

U-180/39

# **SAIMAAN KANAVAN PUHEITA**

**1968 – 1978**

SAIMAAN KANAVAN PUHEITA  
1968 - 1978



Veikko Saarto

10.8.1978

Lietjärvi

Julkisuuteen torstaina  
10.8.1978 klo 16.30 jälkeen

Liikenneministeri Veikko Saarto

#### JUHLAPUHE

Saimaan kanavan avaamisen kymmenvuotispäivän johdosta pidettävässä suomalais-neuvostoliittolaisessa juhlatilaisuudessa torstaina 10 päivänä elokuuta 1978

Kunnioitettu Herra Merilaivastoministeri, Herrat ministerit, arvoisat juhlavieraat

Saimaan kanavalle kuuluu hyvää. Meillä on täysi syy tyytyväisyyteen tänään kun uudelleenrakennetun Saimaan kanavan avaamisesta on kulunut 10 vuotta. Kanava on osoittautunut teknillisessä mielessä lujaksi ja varmaksi vesitieksi, ja liikenteellisessä mielessä turvalliseksi ja helpoksi kulkea. Tavara-liikenteen määrä lähentelee miljoonan tonnin rajaa ja matkailuliikenteessä kanavan suosio on kasvanut lähes räjähdysen-omaisesti. Kanavan merkitys Suomen ja Neuvostoliiton kaupallisessa ja liikenteellisessä yhteistyössä on korostunut. Voimme hyvällä syyllä myös odottaa, että positiivinen suuntaus jatkuu ja että alkava kymmenvuotisjakso tulee olemaan kanavaliikenteen kehityksen lopullisen läpimurron aikaa, joka uuden, eri kanavaliikennelajeille soveltuvan vesikuljetuskaluston myötä vakiinnuttaa kanavaliikenteen määrän tavoitteeksi asetetulle tasolle.

Saimaan kanava ei ole vain kuluneet 10 vuotta. Saimaan kanava on ollut olemassa lähes 500 vuotta, ensin ajatuksina, sitten yrityksinä ja vihdoin 120-130 vuotta sitten toteutettuna liikenneväylänä, tuohon aikaan Itä-Suomen alueella lähes aino-



ana mahdollisuutena käydä kauppaa muiden maiden ja oman maan rintamaiden kanssa, ja sitä kautta vaurastua. Kanavan taloudellinen merkitys oli Itä-Suomen kehitykselle ratkaisevaa. Maakulkuyhteyksien kehityskään ei uhannut kanavaliikenteen asemaa, vaan kanavalla aloitettiin 1920 ja 1930 lukujen vaihteessa mittavat parannustyöt, joiden tavoitteena oli kanavan loppuunkäytetyn kapasiteetin - noin miljoona tonnia vuodessa - olennainen lisääminen. Nämä työt sota keskeytti.

Suomen taholta koettiin kanavaliikenteen katkeaminen ankarana iskuna Itä-Suomen taloudelle. Heti rauhan tultua Suomi teki aloitteen kauttakulkuliikenteestä kanavassa. Lukuisat olivat ne aloitteet, vierailut ja neuvottelut, jotka maittemme välillä seurasivat toistaan. Tässä pätee - niinkuin monessa muusakin - Paasikivi pani alulle ja Kekkonen toteutti. Kanava-asia ratkesi nimittäin myönteisesti Tasavallan Presidentti Urho Kekkosen virallisella valtiovierailulla Moskovassa vuonna 1960. Tapahtumat seurasivat sitten nopeasti toisiaan: kolmivaiheiset sopimusneuvottelut, vuokrasopimuksen - viralliselta nimeltään "sopimus Suomen Tasavallan ja Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton kesken Saimaan kanavan Neuvostoliitolle kuuluvan osan ja Malyj Vysotskij-saaren vuokraamisesta Suomen Tasavallalle" - allekirjoittaminen ja voimaansaattaminen 27. päivänä elokuuta 1963 sekä kanavan uudelleenrakentaminen vajaassa viidessä vuodessa ja virallinen käyttöön vihkiminen 5 päivänä elokuuta 1968.

Kanavaliikenne oli siis keskeytyksissä lähes 30 vuotta. Tänä aikana järjestettiin Itä-Suomen kuljetukset maakuljetusten - tie- ja rautatiekuljetusten varaan, joiden kapasiteetti saatiin hyvin tyydyttämään myös kasvavia tarpeita. Kun kanava sitten avattiin, ei enää ollut kysymys siitä, että se vetäisi liikennettä sen vuoksi, että tie- ja rautatieliikenne eivät olisi kyenneet suoriutumaan alueen kuljetustehtävistä. Kysymys oli pelkästään siitä, että kanavan kautta odotettiin voitavan kuljettaa edullisemmin, ennen kaikkea halvemmallalla.



Näin ollen on Suomen oloissa täysin ymmärrettävää, että liikenteen käynnistyminen oli alkuun hidasta. Kun maakuljetusrutiinit olivat kunnossa, merkitsi kanavakuljetuksiin siirtyminen uuteen kuljetustapaan siirtymistä. Tätä taustaa vasten on luonnollista, että kanavaliikenteen kehittyminen on koko ajan ollut uusien taloudellisten ja siihen liittyen hyvin teknisten ratkaisujen etsimistä. Aikaa tarvittiin siis ehkä odotettua runsaamminkin.

Kun viisi vuotta sitten tällä samalla paikalla tarkasteltiin kanavaliikenteen kehitystä, oli vuotuisten tavarankuljetusten kokonaismäärässä päästy 540.000 tonniin. Viime vuonna saavutettiin 790.000 tonnia. Kasvu on siis ollut noin 10 % vuodessa. Tänä vuonna odotetaan 850.000 tonnin tulosta. Tämän päivän tilanne on se, että laivakuljetuksissa olemme 12.000 tonnia ja uitossa 18.000 tonnia edellä viime vuoden vastaavan ajankohdan arvoista.

Kun tonnimääristä on ehkä hieman vaikeata saada kokonaiskuvaa kanavaliikenteen vilkkaudesta, lienee syytä mainita parilisännumeroa. Viime kesäkuussa kulki Mälkiän sulun kautta 921 erilaista yksikköä: matkustaja-aluksia, rahtialuksia, säiliöaluksia, proomuja, työntäjiä, hinaajia, huvialuksia ja puutavaralauttoja. Keskimääräinen päivätahti oli siis yli 30 yksikköä. Eräänä vilkkaana kesäkuun päivänä sulun kautta kulki 53 yksikköä, siis joka 27. minuutti.

Tarkasteltaessa tavarankuljetusten tulevaa kehitystä on käsiteltävä erikseen Suomen sisäisiä kuljetuksia, Suomen ja Neuvostoliiton välisiä kuljetuksia sekä Suomen ja kolmansien maiden välisiä kuljetuksia.

Suomen viranomaisia on erityisesti huolestuttanut suomalaisilla aluksilla tapahtuvan liikenteen vähäisyys ja epäsuotuisa kehitys. Vielä viisi vuotta sitten vähintään joka kolmas rahtialus oli suomalainen, viime vuonna enää joka kymmenes ja tästä vuodesta näyttää tulevan vielä huonompi.



Tähän on johtanut rannikko- ja sisävesiliikenteeseen ja erityisesti Saimaan kanavan liikenteeseen soveltuvan, taloudellisen ja tarkoituksenmukaisen vesikuljetuskaluston puute. Ongelman selvittämiseksi liikenneministeriö asetti erityisen toimikunnan tutkimaan näihin tarkoituksiin sopivan kaluston kehittämistä ja hankintaa. Toimikunta, joka käytti nimeä proomukalustotoimikunta, on jättänyt mietintönsä ministeriölle, joka on pyytänyt siitä lausuntoja syyskuun 15.päivään mennessä.

Toimikunnan mietintö on varsin perusteellinen ja se sisältää lukuisan joukon suosituksia ja ehdotuksia Saimaan liikenteen edistämiseksi. Keskeisimpinä ehdotuksinaan toimikunta pitää proomukuljetusjärjestelmien käyttöön ottoa, proomukaluston standardisointia ja sen hankinnan rahoittamista sekä miehityksen järjeistämistä. Edelleen toimikunta esittää Saimaan liikenteen purjehduskauden jatkamista, ensimmäisenä välitavoitteena 10 kuukauden pituinen purjehduskausi.

Liikenneministeriö on ottanut myönteisen kannan proomukalustohankintojen tukemiseen valtion korkotukilainoin. Toivon myös, että muutkin asianosaiset voisivat myönteisesti tarkastella toimikunnan ehdotuksia.

Toimikunta on tarkastellut myös niitä tavaravirtoja, jotka tulevaisuudessa voitaisiin ohjata kanavaliikenteeseen. Toimikunta päätyy purjehduskauden pituudesta ja proomukuljetusjärjestelmien kehitysasteesta riippuen 1-1,5 miljoonan tonnin laivakuljetusmääriin, joihin on vielä lisättävä 300-400.000 tonnin uitto.

Näyttää siltä, että proomuliikenteen avulla pystytään aikaansaamaan huomattavia kuljetussäästöjä erityisesti massatavaroiden kuljetuksissa. Tällaisia tuotteita ovat mm. öljytuotteet, kivennäispolttoaineet, kemialliset aineet ja tuotteet, rakennusaineet ja tuotteet, puuraaka-aineet ja tuotteet, turve,

kaivannaiset ja tuotteet, vilja jne. Tällaisten tuotteiden halvoilla kuljetusmahdollisuuksilla on laajempi kuin liikennepoliittinen merkitys: ne mahdollistavat uutta tuotantoa ja uutta vientiä. Sama koskee laivanrakennus- ja konepajateollisuuden suurten ja raskaiden erikoiskuljetusten suorittamis-mahdollisuuksia. Myös perinteisissä metsäteollisuustuotteiden vientikuljetuksissa on kasvumahdollisuuksia niin kuin esim. sahatavaran- ja pylväiden laivaukset jo tältä vuodelta osoittavat.

On miellyttävää todeta, että proomukalustokeilut jatkuvat kuluvana kesänä toimikunnan suositusten mukaisella Eurooppa II a standardiproomulla.

On luonnollista, että perinteiset rannikkomoottorialus- ja kombinoitunut joki-meri-alustyypit tulevat nekin kehittymään erityisesti pitkän matkan liikenteessä.

Proomuliikenteen ja uiton kehittämisen kannalta on mielihyvin pantava merkille se, että jo varsin pian kanavaliikenteen alettua, tehtiin maittemme välillä lisäsopimus, joka mahdollisti turvallisen rannikkoväylän käyttöö<sup>n</sup>oton Viipurinlahdelta Virolahdelle.

Saimaan kanavan merkitys Suomen ja Neuvostoliiton kaupassa on vuosi vuodelta korostunut. Puitteet tälle yhteistoiminnalle antaa Suomen ja Neuvostoliiton valtionpäämiesten Urho Kekkosen ja Leonid Brezhnevin viime vuonna allekirjoittama kaupallistaloudellinen, teollinen ja tieteellistekninen vuoteen 1990 ulottuva pitkän aikavälin ohjelma, jossa sanotaan mm., että Saimaan kanava on avannut laajoja mahdollisuuksia maiden välisen sisävesiliikenteen kehittämiseksi. Ohjelman mukaan osapuolet sitoutuvat tehostamaan kanavan käyttöä ja suosittavat mm. satamatoimintojen kehittämistä, pitkäaikaisten kuljetussopimusten solmimista, linjaliikenteen aloittamista ja laivakaluston lisäämistä.



Pidän tärkeänä, että ohjelman suositukset pyritään täysimääräisesti toteuttamaan.

Suomen ja Neuvostoliiton liikenneviranomaisten vuotuisissa neuvotteluissa pyritään sopimaan käytännön yhteistyökysymyksistä. Todettakoon, että viime joulukuussa Leningradissa tehdyssä pöytäkirjassa osapuolet sopivat siitä, että jatketaan toimintaa mahdollisuuksien löytämiseksi Saimaan kanavan käyttämiseksi tehokkaammin suomalais-neuvostoliittolaisten kauppavaroiden kuljetuksiin niin, että rautateiden liikkuvan kaluston tarve pienenee ja että taattaisiin mahdollisuus alusten paluukuormauksiin. Osapuolet sitoutuivat edelleen suosittamaan keskinäistä kauppaa käyville yhteisöille ja yrityksille Saimaan kanavan käytön lisäämistä. Erilliskysymyksenä osapuolet päättivät vielä ryhtyä toimenpiteisiin suomalais-neuvostoliittolaisten tavaroiden osittaiseksi ja taloudellisesti taroituksenmukaiseksi ohjaamiseksi vesiliikenteelle. Osapuolet arvioivat, että suomalais-neuvostoliittolainen kanavaliikenne nousisi vuoteen 1985 mennessä 575.000 tonniin. Käsitykseni mukaan tavoite on mahdollista jopa ylittää, erityisesti jos öljytuotteiden kuljetusten siirrosta vesiteille onnistutaan löytämään taloudellisia muotoja.

Erityisenä etuutena on syytä mainita Neuvostoliiton jokiverkon hyväksikäyttö Saimaalta Kaspianmerelle, Iran'iin, johtavissa transitokuljetuksissa. Nämä kuljetukset ovat Suomen vientiteollisuudelle tärkeitä ja toivomme mahdollisuuksia näiden kuljetusten lisäämiseen ja kehittämiseen jos löydämme ratkaisut iranilaisten satamien vastaanottokyvyn parantamiselle.

Voin vakuuttaa, että Suomen osapuoli tekee parhaansa suomalais-neuvostoliittolaisten kanavakuljetusten edistämiseksi.

Saimaan satamoloja on usein pidetty liikenteen kehittymisen esteenä. Käsitykseni mukaan tilanne on itse satamarakenteiden osalta hyvää vauhtia kohentumassa; esim. tänäkin vuonna on kunnostettu uudet laituripaikat Lappeenrannan Rapasaareen ja Imatran Vuoksen satamaan, joitakin teollisuuslaitureita



tarvitaan tosin vielä, eräitä maayhteyksiä on parannettava ja varastoja lisättävä. Huomio on nyt kuitenkin kohdistettava satamapalvelujen järjeistämiseen. Voin ilolla panna merkille, että Saimaan alueen satamat ovat perustaneet erityisen maakunnallisen yhteistyöelimen, neuvottelukunnan, pohtimaan näitä kysymyksiä. Eräs tärkeimmistä avoimista kysymyksistä on satamapalvelujen, erityisesti ahtaustoiminnan, organisointi paikallisilla voimin. Haluan korostaa Saimaan talousalueen oma-toimisuuden merkitystä.

Matkailu on kuulunut Saimaan kanavan kuvaan heti alusta alkaen. Uskollisin kaikista on ollut Lappeenrannan - Leningradin - Kotkan reittiä ajava neuvostoliittolainen SAIMAA -alus; yhtäkään kesää se ei ole ollut poissa ja kymmenes purjehduskausi on siis meneillään. Lappeenrannasta käsin tapahtuvassa risteilyliikenteessä on edetty askel askeleelta, ensin Suomen puolella, sitten vuokra-alueella Cvetotchnoen kunnes viime vuonna tehtiin ratkaiseva askel, kun Viipurin risteilyt vakinaistettiin. Niiden ansiosta matkustajamäärät nousivat räjähdysenomaisesti saavuttaen 66 600 matkailijan määrän. Tänä vuonna tuskin jäädään jälkeen viimevuotisesta. Myös venematkailu on sujunut hyvin ja venemiesten positiiviset kanava-reportaasit ovat pitäneet yllä kanavan hyvää imagoa.

Matkailun alueella on vielä kehittämismahdollisuuksia, esim. Viipurin risteilyjen monipuolistamisessa. Myös venematkailun salliminen kolmansien maiden veneille edesauttaisi kanavan tunnetuksi tekemistä.

Olen korostanut Saimaan kanavan merkitystä Suomen ja Neuvostoliiton väliselle kaupalle. Aivan erityisen hyödyn tästä saavat lähimmät rajanaapurit Leningradin talousalue ja Kaakkois-Suomen talousalue. Kanavayhteyden merkitys ei kuitenkaan rajoitu kauppaan ja liikenteeseen, vaan sen kautta on rajanaapureiden kaikkinaisen yhteistoiminta ja yhteydenpito kantanut kaunista ja runsasta hedelmää. Toisaalta Suomen ja Neuvostoliiton virallisten suhteiden vakaa kehitys heijastuu



myönteisenä myös kanavayhteistyöhön. Yhä suurempi on se Suomen ja Neuvostoliiton kansalaisten joukko, joka tähän yhteistyöhön on osallistunut. Pidän tätä eräänä myönteisimmistä piirteistä, sillä vain sitä kautta toteutuu Brusnitchnoen sululla olevan muistomerkin pronssilaattojen sanoma: "Saimaan kanavan rakentaminen on Suomen ja Neuvostoliiton kansojen ystävyys tulos".

Tässä yhteydessä haluan myös esittää Suomen hallituksen kiitoksen kanavan käyttäjille, kanavan työntekijöille, kanavavalluutetuille, herroille J. Klementjev ja U. Kiukas, heidän apulaisilleen sekä kaikille viranomaisille, yhteisöille ja yrityksille sekä Suomessa että Neuvostoliitossa hyvästä yhteistyöstä ja sen hyväksi tehdyistä ponnistuksista.

Arvoisat kuulijat. Lopuksi haluan toistaa Tasavallan Presidentti Urho Kekkosen kanavan avajaisissa 5. päivänä elokuuta 1968 lausuman, vielä tänäänkin - 10 vuotta myöhemmin - ajankohtaisen tervehdyksen:

"Menestyköön merenkulku ja kauppa Saimaan kanavalla, tuottakoon se vaurautta ja hyvinvointia Itä-Suomen talousalueelle ja koko maalle, ja lujittakoon kanavayhteistyö jatkuvasti Suomen ja Neuvostoliiton kansojen ystävyyttä".

Министр Транспорта Финляндии, Вейкко Саарто

Торжественная речь

при финско-советском торжественном вечере, устроенном 10 августа 1978 года в честь десятилетия со дня открытия Сайменского канала.

Почтенный господин Министр Морского Флота, господа Министры, уважаемые гости.

Дела на Сайменском канале идут. Мы имеем полное основание быть довольными сегодня, когда истекло первое десятилетие реконструированного Сайменского канала. В техническом смысле канал оказался надежным, а в транспортном смысле безопасным и легкопроходимым водным путем. Грузооборот приближается к 1 млн. т/год, а в туристическом отношении популярность канала возросла чуть ли не взрывообразно. Подчеркнутым стало значение канала в торговом и транспортном сотрудничестве между Советским Союзом и Финляндией. Мы можем вполне обоснованно рассчитывать на дальнейшее положительное развитие, и что следующее десятилетие будет периодом окончательного прорыва развития эксплуатации канала, периодом, в течение которого, с внедрением нового флота, подходящего для перевозок различного рода грузов, грузооборот будет стабилизирован на уровне, предусмотренном проектом.

Сайменский канал - это значит не только истекшие последние десять лет. Сайменский канал существует уже почти 500 лет; сначала как идея, за тем как попытки построить его, а потом, в конце концов, реальный транспортный водный путь, построенный 120 - 130 лет тому назад. В то время канал представил почти единственную возможность Восточной Финляндии вести торговлю с центральными областями и другими странами и тем путем обогащать свою экономику.



Даже развитие сухопутных транспортных связей не угрожало положению канала, пропускная способность которого была использована до предела. Поэтому в конце 1920-х годов были начаты крупные работы по реконструированию канала с целью существенно увеличить пропускную способность. Эти работы были прерваны войной.

В Финляндии разрыв в работе канала испытывался как серьезная потеря для экономики Восточной Финляндии. Немедленно после заключения мира, Финляндия выдвинула инициативу о транзитном движении по каналу. Многочисленные предложения, визиты и переговоры следовали друг за другом между нашими странами. Здесь произошло то, что и во многом другом - Паасикиви положил начало, а Кекконен привел в исполнение. Дело о реконструкции канала было решено положительно в 1960 году в Москве во время официального визита Президента Финляндской Республики. После этого события следовали друг за другом в быстром темпе: переговоры в трех стадиях, подписание Договора между Финляндской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик о передаче в аренду Финляндской Республике советской части Сайменского канала и острова Малый Высоцкий с введением договора в действие 27 августа 1963 г, и выполнением строительных работ канала менее чем за пять лет с официальным открытием канала 5 августа 1968 года.

И так, движение по каналу было прервано в течение почти 30 лет. За это время грузоперевозки в Восточной Финляндии были организованы на сухопутной базе - по шоссе и железным дорогам, пропускная способность которых увеличивалась в соответствии с возросшими потребностями. Когда канал был принят в эксплуатацию, вопрос шел уже не о том, что автомобильно-железнодорожный транспорт не смог бы справиться с перевозками сайменского района, а о том, что рассчитывали на более выгодные, главным образом более экономичные перевозки по каналу. С этой точки зрения вполне понятно, что использование канала в начале осваивалось медленно. Сухопутные перевозки были рутинированы, переход же на водные пути означал осваивания нового вида транспорта. На этом фоне естественно, что развитие движения на канале было сопряжено с постоянными поисками новых экономичных, но при том технически выполнимых решений. Времени для этого требовалось, может быть, больше, чем ожидалось.



Когда пять лет тому назад на этом же месте рассматривалось развитие движения на канале, годовой грузооборот составил 540 000 тонн. За прошлую навигацию достигли уже 790 000 тонн. Таким образом, рост грузооборота составляет ок. 10 % в год. На сегодня прошлогодние объемы по перевозкам на судах превышены на 12 000 тонн, и по сплаву на 18 000 тонн, а общий объем перевозок за текущую навигацию будет составлять ок. 850 000 тонн.

Поскольку по выраженным в тоннах объемам несколько затруднительно представлять полную картину об интенсивности движения по каналу, может быть уместно дать некоторые дополнительные показатели. За прошлый июнь через шлюз Мялкия прошла 921 различная транспортная единица: пассажирские суда, грузовые суда, танкера, баржи и толкачи, буксирные суда, спортивные суда и плоты древесины. Это в среднем более 30 единиц за день. За один оживленный день в июне через тот же шлюз прошло 53 единицы, т.е. на каждые 27 минут одна единица.

При рассматривании перспектив развития грузоперевозок, необходимо рассмотреть в отдельности финские внутренние перевозки, перевозки товаров советско-финляндской торговли и перевозки между Финляндией и третьими странами.

Финские органы власти особенно озабочены недостаточными объемами перевозок на финских судах и неблагоприятное развитие этих перевозок. Еще пять лет назад каждое третье судно было финское, в прошлом году уже лишь каждое десятое, а в этом году положение очевидно будет еще хуже.

К такому положению привело то обстоятельство, что у нас не имеется экономичного и целесообразного флота, приспособленного для плавания в условиях морского побережья и внутренних вод, в особенности по Сайменскому каналу. Для разрешения этой проблемы, Министерством Транспорта была назначена комиссия для изучения вопросов, связанных с разработкой и приобретением флота, подходящего для этих целей. Комиссия, которая работала под названием "Комиссии по разработке баржевого флота для каботажного и внутреннего плавания", оставила свой доклад Министерству Транспорта, которое запросило заключения заинтересованных сторон к 15 сентября текущего года.

Доклад комиссии весьма основателен, он содержит целый ряд рекомендаций и предложений, направленных на улучшение транспортных



условий на оз. Саймаа. Центральное значение комиссия придает внедрению систем баржевых перевозок, стандартизации баржевого флота, а также рационализации приобретения флота и его экипирования. Далее комиссия предлагает продлить навигационный период, на первом этапе до 10-ти месяцев.

Министерство Транспорта приняло положительную позицию в отношении поддержки приобретения флота государственными рентовыми субсидиями. Я надеюсь, что и другие инстанции, связанные с данным вопросом, смогут рассмотреть предложения комиссии с положительной стороны.

Комиссия рассмотрела также те грузопотоки, которые в будущем могут быть направлены на канал. Комиссия приходит к заключению, что в зависимости от длительности навигационного периода и степени развития систем баржевых перевозок, общие объемы перевозок на судах могут достигать 1 - 1,5 млн. т/год, к которым еще следует прибавить 300 - 400 000 тонн сплава.

Очевидно, что с помощью баржевых перевозок может быть достигнута значительная экономия, в особенности по перевозкам навалочных грузов. Такими грузами являются в частности нефтепродукты, минеральное топливо, химическое сырье и продукция, древесина и продукция лесной промышленности, торф, строительные материалы и готовая продукция строительной промышленности, полезные ископаемые и вырабатываемая из них готовая продукция, зерно и т.д. Возможность экономично перевозить такие грузы имеет не только транспортно-политическое значение: это создает условия образованию нового производства и новых предметов экспорта. Традиционные перевозки продукции лесной промышленности на экспорт могут также иметь возможность роста, как показывают результаты перевозок пиломатериалов и столбов в текущую навигацию.

Приятно отметить, что экспериментальные перевозки на баржах продолжаются в текущую навигацию с использованием стандартной баржи "Европа II а", в соответствии с рекомендацией комиссии.

Естественно, что традиционные типы судов, предназначенные для каботажного плавания, как и суда типа река-море будут развиваться особенно с учетом увеличения дальности плавания.



Значение Сайменского канала в советско-финляндской торговле становится из года в год все более подчеркнутым. Атмосферу для этого сотрудничества создает подписанный главами государств Советского Союза и Финляндии, Леонидом Ильичем Брежневым и Урхо Кекконеном, долгосрочной программы о торгово-экономическом, промышленном и научно-техническом сотрудничестве до 1990 года, в котором, в частности указывается, что Сайменский канал открыл широкие возможности развитию внутренневодного транспорта между нашими странами. Согласно программе обе стороны обязуются увеличивать использование канала и рекомендуют наряду с другими мерами развивать портовую деятельность, заключать долгосрочные контракты на перевозки, внедрить линейные перевозки и увеличивать транспортный флот. Считаю важным, чтобы все стремления были направлены на полное осуществление программы.

В ежегодных совещаниях между сотрудниками транспортных организации Советского Союза и Финляндии рассматриваются вопросы практического сотрудничества. В декабре прошлого года в Ленинграде был составлен протокол, согласно которому стороны согласились на том, что поиски возможностей более интенсивного использования Сайменского канала для перевозок грузов советско-финляндской торговли будут продолжены с тем, чтобы сократить потребность в железнодорожных вагонах, а также обеспечить судам возможность на обратные грузы. Далее стороны обязывались рекомендовать торговым организациям и предприятиям, занимающимся совместной торговлей, увеличивать направление грузов на канал. В качестве отдельной задачи стороны решили приступить к мерам, направленным на частичное привлечение грузов советско-финляндской торговли на водные пути с учетом целесообразности. По определению сторон объемы грузов советско-финляндской торговли к 1985 году на канале будут составлять 575 000 тонн. По моему, эти объемы могут быть даже превышены, особенно, если будут найдены экономичные варианты для перенесения нефтеналивных грузов на водный транспорт.

Особой выгодностью следует считать использование сети речных фарватеров Советского Союза для транзитных перевозок от оз. Саймаа на Каспийское море, в Иран. Эти перевозки для финской экспортной промышленности представляют большую важность и мы надеемся, что они могут быть увеличены, если будут найдены решения для улучшения пропускной способности иранских портов.



Я могу заверить, что финская сторона сделает все возможное для увеличения перевозок через канал грузов советско-финляндской торговли.

Часто считалось, что портовые условия сайменского района стоят препятствием развитию движения на канале. На мой взгляд дело идет на поправку неплохо: в этом году например реконструированы новые причалы в Рапасаари (Лаппеенранта) и Вуокса (Иматра). Правда, не хватает еще нескольких промышленных причалов, некоторые сухопутные связи требуют улучшения, необходимо также построить дополнительные складские помещения. Однако теперь внимание нужно обратить на рационализацию портового обслуживания. Я могу с радостью отметить, что портами сайменского района учрежден специальный окружной орган сотрудничества, заданием которого является обсуждение и проведение совещаний по этим вопросам. Одним из наиболее важных, оставшихся открытыми вопросов является организация портового обслуживания, особенно погрузочно-разгрузочных операций местными силами.

Туризм связан с Сайменским каналом с самого начала его открытия. Самым верным из всех пассажирских судов - это т/х "Сайма", курсирующий по маршруту Лаппеенранта - Ленинград - Котка, под флагом Советского Союза. Он приходит каждое лето на канал, таким образом он плавает теперь десятую навигацию. Круизное плавание шло вперед шаг за шагом: сначала круизы на финской стороне канала, потом круизы на арендуемую территорию, а за тем уже решающий шаг - в прошлом году установились постоянные туристские рейсы из Лаппеенранта в Выборг. Засчет этих то рейсов пассажирское движение и поднялось взрывообразно, достигнув ~~свыше~~ в 66 000 человек в прошлом году. В этом году врядли отстанем от прошлого. Туризм на спортивных судах также проходит неплохо, а положительные рассказы "спортлодочников" поддерживают хорошее "имаго" канала.

В отношении туризма имеются еще много возможностей к дальнейшему развитию, напр. рейсы в Выборг можно сделать более разнообразными. Разрешение плавания спортивным лодкам третьих стран способствовало бы Сайменскому каналу стать более известным в других странах.



Я подчеркивал значение Сайменского канала в советско-финляндской торговле. Самую большую выгоду от этого получают приграничные соседи - хозяйственные районы Ленинграда и Юго-восточной Финляндии. Связи, осуществляемые посредством канала, не ограничиваются только судоходством и торговлей, через канал всяческое содружество и поддержание связей приносило обильные плоды. С другой стороны, постоянное развитие официальных отношений между Советским Союзом и Финляндией отражается положительно также на сотрудничестве на Сайменском канале. Все больше становится число граждан, принимающих участие в этом содружестве. Это я считаю одной из самых положительных черт, ибо только через это осуществляется смысл слов, выгравированных на бронзовых плитах памятного монумента у шлюза Брусничное: "Реконструкция Сайменского канала - результат дружбы народов Советского Союза и Финляндии".

В связи с этим я хочу выразить благодарность Финляндского Правительства тем, кто пользуется каналом, работникам канала, уполномоченным по делам канала, господам Ю. Клементьеву и У. Киукасу, их помощникам, а также всем должностным лицам, обществам и предприятиям как в Финляндии, так и в Советском Союзе за хорошее сотрудничество и усилия, приложенные к его осуществлению.

Уважаемые слушатели. В заключение я хочу повторить слова Президента Финляндской Республики, Урхо Кекконена, произнесенные им в день открытия канала 5 августа 1968 года, которые - спустя десять лет - все еще актуальны:

"Пусть процветает мореходство и торговля на Сайменском канале, пусть принесет он зажиточность и благополучие хозяйственному району Юго-восточной Финляндии и всей стране и пусть сотрудничество на канале постоянно укрепляет дружбу народов Финляндии и Советского Союза".



Urho Kekkonen

10.8.1978

Ulkoasiainministeriö  
Utrikesministeriet  
Ministry for Foreign Affairs

PRESSMEDDELANDE  
PRESS RELEASE

LEHDISTÖKESKUS.

Julkaisuvapaa 10.8.1978 klo 17.00

Tasavallan Presidentin tervehdyssähke  
Saimaan kanavan 10-vuotisjuhlan osanottajille

Saimaan kanavan 10-vuotisjuhla 10.8.1978  
Kanavakonttori, Mustola

Saimaan kanavan kymmenen vuotta sitten tapahtunut käyttöön-  
viihkiminen oli konkreettinen ilmaus Suomen ja Neuvostoliiton  
välisistä ystävällisistä ja luottamuksellisista naapuruussuhteist  
sekä molemminpuolisesta johdonmukaisesta pyrkimyksestä kehittää  
rauhanomaista yhteistyötä ja löytää sille yhä uusia kohteita.

Samalla kun esitän lämpimän tervehdykseni kanavajuhlan  
neuvostoliittolaisille ja suomalaisille osanottajille, haluan  
ilmaista henkilökohtaisen mielihyväni siitä myönteisestä  
kehityksestä, jota kanavaliikenteessä kuluneiden vuosien aikana  
on tapahtunut.

Uskon, että yhteiset pyrkimyksemme tehostaa kanavan käyttöä  
viime vuonna allekirjoitetun pitkän aikavälin taloudellisen  
yhteistyöohjelman suositusten mukaisesti ovat takeena kanava-  
liikenteen menestykselliselle kehittymiselle sekä tavara- että  
matkustajaliikenteen osalta. Samalla ne omalta osaltaan  
myötävaikuttavat molemmille osapuolille edullisen taloudellisen  
vuorovaikutuksen laajenemiseen kansojemme parhaaksi.



Urho Kiukas

10.8.1978

m/s Kristina Brahe

Suomen kanavavaltuutettu, maaherra  
Urho Kiukas Saimaan kanavan avaamisen  
kymmenvuotispäivän suomalais-neuvosto-  
liittolaisessa juhlatilaisuudessa lai-  
vamatkalla Viipurista Cvetotchnoeen  
torstaina 10 päivänä elokuuta 1978.

Herrat ministerit, herra ja rouva suurlähettiläs, herra  
valtuutettu, herrat maaherrat, kunnioitettavat kutsuvieraat,  
hyvät ystävät.

Saimaan kanavan Suomen valtuutettuna pyydän saada sekä Suomen  
liikenneministeriön että omasta puolestani toivottaa teidät  
kaikki tervetulleiksi tähän Saimaan kanavan kymmenvuotis-  
päivän johdosta järjestettyyn suomalais-neuvostoliittolaiseen  
juhlatilaisuuteen ja siihen liittyvälle juhlapurjehdukselle.  
Olemme iloisia, että keskikesän lomakaudesta huolimatta olette  
näinkin runsaana joukkona voineet saapua tänne Viipuriin, jos-  
ta tarkoituksemme on purjehtia tällä mukavalla Saimaan kyntä-  
jällä aina Lappeenrannan Mustolan satamaan saakka. Erityisesti  
ilahduttaa meitä suomalaisia se, että näihin juhlallisuuksiin  
meidän kanssamme osallistuu erittäin edustava neuvostoliitto-  
lainen vierasjoukko. Me näemme siinä todisteen sekä Neuvosto-  
liiton viranomaisten kiinnostuksesta Saimaan kanavaa ja sen  
liikennettä kohtaan että osoituksen niistä erinomaisista naa-  
puruussuhteista, jotka maittemme välillä vallitsevat.

Saimaan kanavan liikenteestä puhuttaessa voimme avoimesti  
myöntää, ettei sen kasvu ole tapahtunut aivan sillä nopeudel-  
la kuin optimistisimmat aikoinaan otaksuivat, mutta että siinä  
vähitellen on päästy varsin kunnioitettaviin lukemiin. Niinpä  
sen liikenteen voidaan kuluvana purjehduskautena, vallitsevasta



lamakaudesta ja eräistä muista liikenteen kasvua haittaavista tekijöistä huolimatta, olettaa nousevan ainakin lähelle sitä määrää, 932 500 tonnia, mitä suomalainen Liiketaloudellinen tutkimuslaitos laskelmissaan vuonna 1967 piti Saimaan kanavan mahdollisena liikennevolyymina.

On tosin myönnettävä, että tämänhetkisessä liikenteessä puutavarauitto ja raakapuun kuljetukset Neuvostoliitosta Suomeen näyttelevät huomattavaa osaa, mutta normaalia kanava- ja vesitiekuljetuksiaahan nekin ovat.

Pahimpana pullonkaulana kanavaliikenteessä voitaneen tällä hetkellä pitää sopivien alusten puutetta. Parhaillaan aloitetut proomukuljetukset ja niitä koskevat kokeillut tuonevat oman lisänsä ja uusia piirteitä sekä Saimaan vesistöalueen kuljetuksiin että vesitiekuljetuksiin yleensä. Nähtäväksi jää millainen on se tuleva alustyyppi, joka tulevaisuudessa tulee valta-alukseksi Saimaan kanavan ja Saimaan vesistön liikenteessä, vastaamaan vanhan kanavan kuuluisaa romanttista tervahöyryä, joka aikanaan erinomaisesti tyydytti silloisen liikenteen tarpeita ja vaatimuksia, mutta ei enää sellaisenaan sovellu nykyajan liikenteeseen.

Meitä on tällä juhlapurjehduksella mukana erittäin edustava joukko sekä valtiovallan että taloudellisen elämän edustajia, vieläpä kahdesta eri valtakunnasta. Sen vuoksi toivoisin, että yhdessäole muodostuisi ei vain juhламиelen innoittamaksi seurusteluksi, vaan myöskin antoisaksi ja herätteitä antavaksi neuvottelutoukioksi, joka antaisi uusia virikkeitä sekä Saimaan kanavan käytön tehostamiseksi että Itä-Suomen taloudellisen elämän elvyttämiseksi ja kohottamiseksi.

Vielä kerran - tervetuloa ja miellyttävää matkaa.

Jouko Loikkanen

10.8.1978

Mustola



Julkisuuteen torstaina  
10.8.1978 klo 9.30 jälkeen

Pääjohtaja Jouko Loikkanen

#### PUHEENVUORO

Saimaan kanavan avaamisen kymmen-  
vuotispäivän johdosta pidettävän  
suomalais-neuvostoliittolaisen juh-  
latilaisuuden lehdistötilaisuudessa  
torstaina 10 päivänä elokuuta 1978

Saimaan kanavan asioiden hoito jakautuu kahdelle viranomaisel-  
le: tie- ja vesirakennuslaitokselle ja Saimaan kanavan hoito-  
kunnalle. TVL vastaa siitä, että kanava on liikennekelpoisessa  
kunnossa ja että liikenne saa kanavassa ja sen suluilla sel-  
laiset palvelut, että kanavaliikenne käy joustavasti ja tur-  
vallisesti ympäri vuorokauden koko purjehduskauden ajan. Tätä  
varten on Saimaan kanavan kanavakonttori, jossa työskentelee  
noin 90 toimihenkilöä ja vaihteleva määrä työntekijöitä.

Saimaan kanavan hoitokunnalle kuuluu kanavavaltuutettu Urho  
Kiukka johdolla huolehtia Neuvostoliitolta vuokratun alueen  
yleisestä hallinnosta ja pitää yhteyttä Neuvostoliiton kanava-  
valtuutettuun.

Eduskunnan tehtyä kesällä 1963 yksimielisen päätöksen Saimaan  
kanavan Neuvostoliitolle kuuluvan osan vuokraamisesta sai  
TVL tehtäväkseen kanavan uudelleenrakentamisen. Päätöstä edel-  
täneet teknis-taloudelliset selvitykset teki liikenneministeriö  
ja vuokrasopimusneuvottelut hoiti ulkoasiainministeriö.

TVL:n saama tehtävä sisälsi kanavan ja sen laitteiden suunnittelun ja rakentamisen täyteen toimintavalmiuteensa. Rakennusajaksi määrättiin 5 vuotta takarajan asettuessa 27. päivään elokuuta 1968. Kanava valmistui koekäyttöön toukokuussa ja avattiin viralliseen käyttöön 5. päivänä elokuuta 1968. Kanavatyö maksoi silloista rahaa 295 milj. mk sisältäen myös Saimaan syväväylät Varkautta ja Joensuuta myöten. Sittemmin rakennettiin eri hankkeena syväväylä Varkaudesta Kuopioon. Tätä väylää jatketaan parhaillaan Siilinjärvelle. Saimaan alueen kunnat ja teollisuus rakensivat valtion myötävaikutuksella 13 syväväylätasoista lastinkäsittelypaikkaa.

Kanavatöiden päätyttyä TVL määrättiin kesäkuussa 1968 myös kanavan ylläpitäjäksi. Tässä yhteydessä TVL:n tehtäväksi tuli myös kanavaliikenteen kehittäminen. Tehtävä ymmärrettiin lähinnä informaation jakamiseksi, joskin siihen kytkettiin myös Saimaan alueen vesiliikenneolojen fyysinen kehittäminen sekä kanavaliikennettä palveleva tutkimustoiminta. Liikenneministeriön hallinnonalan yleissuunnitelmissa on vuodesta 1973 alkaen TVL:lle asetettu erityinen velvoite Saimaan kanavan liikenteen edistämiseksi. Liikenteenedistämistoiminnan merkitys onkin vuosi vuodelta korostunut. Pari vuotta sitten perustetun Saimaan kanavan liikenneasiamiehen toimenkuvan keskeisin kohta onkin tänään osoittaa kuljetuspalvelujen tarvitsijoille tapaus tapaukselta kanavakuljetusmahdollisuuden olemassaolo ja sen kilpailukyky. TVL:n mahdollisuudet kanavaliikenteen myyntiin ovat kuitenkin olennaisesti heikommät kuin VR:n ja FINNAIRin vastaavat, koska TVL:lla ei ole omaa kuljetuskalustoa.

Tällä hetkellä ollaankin varsin yksimielisiä siitä, että kanavaliikenteen kehittyminen on kiinni taloudellisen ja tarkoituksenmukaisen suomalaisen vesikuljetuskaluston, proomukaluston saannista. Haluan tässä yhteydessä korostaa keväällä mietintönsä jättäneen proomukalustotoimikunnan ehdotusten kiireellisen toteuttamisen välttämättömyyttä. Kun julkinen valtio ja kunnat - on yksimielisin päätöksin sitonut Saimaan kanavaan ja siihen liittyvään vesitie- ja satamaverkkoon



yhteiskunnan varoja arviolta noin 400 milj. mk, täytyy löytyä poliittista tahtoa ja yksimielisyyttä huolehtia myös siitä, että tehtyjen investointien hyväksikäytölle luodaan edellytykset. On pakko sanoa, että nyt - kanavan täyttäessä 10 vuotta - on korkea aika tehdä se, varsinkin kun keskeisten toimintaedellytysten luominen: proomukalustohankintojen rahoitustuki ja miehitysmääräysten saattaminen kansainvälisesti kilpailukykyiseksi sitovat yhteiskunnan varoja ja resursseja varsin vähän. Hyötypuolelle voidaan kirjata kuljetuskustannusten aleneminen ja uusien työpaikkojen luominen sisävesi- ja rannikkoliikenteeseen. Välillisesti tehdään mahdolliseksi uuden tuotannon ja viennin luominen aloilla, jotka edellyttävät halpaa vesikuljetusmahdollisuutta, kuten kaivannais- ja kiviteollisuus, rakennusaineteollisuus, kemian teollisuus, turveteollisuus, laivanrakennus- ja konepajateollisuus jne.

Kaiken aikaa on syytä pitää mielessä myös Saimaan kanavan purjehduskauden asteittainen pidentäminen, ensimmäisenä välitavoitteena 10 kk pituinen vuotuinen liikennekausi.

Pekka Tarjanne

2.8.1973

Lietjärvi



Julkisuuteen torstaina  
2.8.1973 klo 16.30 jälkeen

Liikenneministeri Pekka Tarjanne

#### JUHLAPUHE

Saimaan kanavan avaamisen viisivuotispäivän ja kanava-sopimuksen kymmenvuotispäivän johdosta pidettävässä suomalais-neuvostoliittolaisessa juhlatilaisuudessa torstaina 2 päivänä elokuuta 1973.

Meillä on tänään kaksinkertainen aihe tähän suomalais-neuvostoliittolaiseen juhlatilaisuuteen. Saimaan kanavan juhlallisista avajaisista tulee näinä päivinä kuluneeksi viisi vuotta. Saimaan kanavan Neuvostoliitolle kuuluvan osan ja Malyj Vysotski-saaren vuokraamisesta Suomelle tehdyn kanavasopimuksen voimaantulosta eli ratifioimisasiakirjojen vaihtamisesta tulee tässä kuussa puolestaan kuluneeksi kymmenen vuotta.

Kanavan viisivuotiseen käyttöikään sisältyy neljä täyttä liikennekautta. Vuonna 1969 kuljetettu tavaramäärä jäi 80 000 tonniin, vuonna 1970 130 000 tonniin ja vuonna 1971 125 000 tonniin. Kolmen ensimmäisen vuoden liikenne ei siten luvannut hyvää, ennen rakentamispäätöksen tekoa asetetun 1 000 000 tonnin tavoiteliikenne näytti saavuttamattomalta. Syynä huonoon alkuun oli ilmeisesti uuden liikennemuodon hidas sopeutuminen olemassa olevien, toimivien kulkulaitosjärjestelmien kenttään sekä erityisesti Saimaan satamaolojen kehittymättömyys.

Vuoden 1972 liikenne nousi sitten jyrkästi edellisistä vuosista aina 375 000 tonniin. Kulumassa olevan purjehduskauden liikenteen odotetaan edelleen nousevan 550 000 tonniin.

Saimaan kanavan liikenne näyttää siis sittenkin löytävän paikkansa Itä-Suomen kuljetusten kentässä. Liialliseen optimismiin ei kuitenkaan ole aihetta. Liikenteen kehitys näyttää ehkä suo-

tuisammalta kuin se todellisuudessa onkaan. Tämä ilmenee tarkasteltaessa lähemmin kuljetusten rakennetta vuonna 1972 ja 1973.

Vuonna 1972 kuljetettiin laivoissa kaikkiaan 250 000 tonnia. Tästä määrästä oli nestemäisiä polttoaineita 145 000 tonnia, joista pääosa meni varmuusvarastoon Varkaudessa ja oli siis kertakuljetusten luontoista. Saman vuoden liikenteeseen sisältyi niinikään noin 100 000 tonnia raakapuutavaran tuontikuljetuksia uittaen. Tuonti tapahtui Ruotsista. On todennäköistä, ettei tällaisella tuonnilla ole jatkuvuutta pitkällä tähtäyksellä.

Kuluvan vuoden odotettavissa olevasta 550 000 tonnin liikenteestä tulee noin 350 000 tonnia olemaan niinikään raakapuun tuontikuljetuksia Ruotsista.

Saimaan kanavan liikenteen vakiinnuttamiseksi ja edistämiseksi on siten edelleen työskenneltävä ututterasti.

Mitä sitten olisi tehtävissä?

Tie- ja vesirakennushallituksessa on tehty selvityksiä siitä, miten teollisuuden muuttuneet kuljetustarpeet sekä vesiliikenteessä parhaillaan meneillään oleva monitahoinen kehitysvaihe parannettuine ja uusine teknisine ratkaisuisineen tulevat vaikuttamaan lähivuosina Saimaan kanavan liikenteeseen. Samalla on pyritty selvittämään, miten kanavan käyttöä voitaisiin edistää niissä kuljetuksissa, jotka yhteiskunnan kannalta olisi edullista suorittaa vesitse.

Näiden selvitysten tuloksena on syntynyt tutkimus Saimaan kanavan käytön tehostamismahdollisuuksista. Tutkimusraporttia on huolellisesti tutkittu eri viranomaisten sekä kanavan käyttäjäpiirien taholla. Raportti on toimitettu myös Neuvostoliiton viranomaisten tarkasteltavaksi.

Tutkimus antaa aiheen kiinnittää huomiota mm. seuraaviin seikoihin.



### 1. Öljyvarastojen sijoittaminen

Öljynkulutuksen kasvun aiheuttamat lisävarastointitilat Saimaan kanavan vaikutusalueella tulisi pyrkiä sijoittamaan siten, että Saimaan kanavaa käyttävät alukset voisivat helposti suorittaa varastotilojen täydennystä ilman välikuljetuksia. Tämä koskee ensisijaisesti valtion varmuusvarastoja, mutta mahdollisuuksien mukaan myös kaupallisia ja suurten teollisuuslaitosten omia varastosäiliöitä.

### 2. Vaikuttaminen öljyn kaupalliseen varastointiin Saimaan alueella

Öllyjen merituonti on jääolojen takia pienimmillään talvella, jolloin polttoöljyjen kulutus on suurin. Öljyä jouduttaneen siten joka tapauksessa varastoimaan joko jalostamolla tai kaupallisissa varastoissa. Järjestämällä Saimaan alueen kaupallinen varastointi siten, ettei tulleja eikä polttoainetta ja valmisteveeroa ym. tarvitsisi maksaa ennenkuin tuotteet otetaan jakeluun näistä varastoista, olisi tämä omiaan edistämään kuljetusten suorittamista silloin, kun ne ovat halvimmiltaan eli avoveden aikana Saimaan kanavan kautta.

### 3. Vaikuttaminen kauppaneuvotteluja käyviin osapuoliin

Vuosittaisia kauppaneuvotteluja käytäessä, varsinkin Neuvostoliiton ja muiden SEV-maiden kanssa, tulisi neuvottelijoita pyrkiä informoimaan siitä, että näissä neuvotteluissa voitaisiin sopia myös kuljetusmuodon käyttöön liittyvistä kysymyksistä esim. raaka-aineiden ja öljytuotteiden kuljettamisesta Neuvostoliitosta laivalla suoraan Saimaan alueen varastoihin. Koska nämä kuljetukset lähtevät Neuvostoliiton sisäosista, tarjoutuu tällöin mahdollisuus käyttää hyväksi molempien maiden sisävesiverkkoa. Sama koskee myös länsimaihin tapahtuvaa sahatavaran ja pylväiden vientiä, joihin liittyvät laivaukset tapahtuvat ulkomaisen ostajan toimesta.

4. Kanavakuljetuksiin soveltuvan nykyaikaisen vesikuljetuskaluston hankinnan edistäminen

Tällöin tulisivat kysymykseen avustuslainat, lainatakuut, verohelpotukset ym. pääoman hankintaa helpottavat toimet. Erityisesti tulisi kysymykseen öljynkuljetukseen tarkoitetun toteuttamiskelpoisen työntöproomukaluston suunnittelu. Edelleen on tärkeää float-on-proomuemälaivan käytön suunnittelu.

5. Hankittavan erikoiskaluston työllisyyden jatkuvuuden turvaaminen

Tähän saakka on Saimaan öljynkuljetuksia hoidettu lyhytaikaisin tai pienehköä erää koskevin sopimuksin pääasiassa vanhalla kalustolla, jonka soveltuvuus näihin kuljetuksiin ei ole paras mahdollinen. Koska kuljetusten jatkamisesta ei ole taitteita, eivät alan yrittäjät tähän saakka ole uskaltaneet uuden Saimaan liikenteelle soveliaan kaluston hankkimiseen. Tämän epävarmuuden poistaisivat vesikuljetusten jatkuvuuden takaavat kuljetussopimukset.

6. Linjaliikenteen kehittäminen

Mikäli onnistutaan kehittämään säännöllinen ja nopea linjaliikenne Saimaan satamien ja Euroopan satamien välille, olisi mahdollista kerätä sen piiriin pienempiä tavaraeriä, jotka nyt kulkevat merisatamien laivalinjojen kautta. Kehitysaluiden kuljetuksille myönnettävä tuki, 4 - 5 mk/tonni Saimaan satamista laivattaville tuotteille, aktivoinee erityisesti linjaliikenteen kehittymistä.

7. Saimaan satamaolot

Saimaan satamajärjestelyjä ei voida pitää tyydyttävänä. Esimerkiksi Kuopion satama ei ole valmistunut vielä, vaikka syväväylä Kuopioon avattiin liikenteelle jo vuoden 1972 keuhällä.



Eräät kunnalliset satamahankkeet ovat myös osoittautuneet epätarkoituksenmukaisiksi. Jatkossa olisi pyrittävä kehittämään nimenomaan teollisuussatamia, joissa lastaus voi tapahtua välikuljetuksista tehtaan omalla väellä ja kalustolla. Alkuun voitaisiin päästä varsin yksinkertaisin laiturirakentein, eräänlaisin pioneerisatamin, niinkuin mainitsemassani tutkimuksessa sanotaan. Valtio myöntää edullista Saimaan satamalinjaa myös tällaisten satamien tarpeisiin.

Minun on tässä yhteydessä mieluista todeta, että Neuvostoliitto on puolestaan monin kohdin päätenyt samantapaisiin johtopäätöksiin ja ryhtynyt niitä myös käytännössä toteuttamaan. Esimerkkeinä tästä mainittakoon raakapuun ja hiilen kuljetukset neuvostoliittolaisilla jokialuksilla käyttäen hyväksi neuvostoliiton sisäisiä vesiväyliä, neuvostoliittolaisten säiliöalusten koekuljetukset Volgan alueelta Varkauteen ja viimeksi uusien Ladoga-tyyppisten alusten osoittaminen Saimaan kanavan kuljetuksiin.

Kanavan matkustajaliikenne näyttää vakiintuneen noin 20 000-30 000 matkustajaan vuodessa. Kaikkiaan on kanavaa vesitse kokeillut kuluneen viisivuotiskauden aikana noin 130 000 henkeä. Maitse kanavalla vierailleiden luku nousee monikymmenkertaiseksi. Kanava pystyy palvelemaan vesimatkailijaa monin tavoin: matkustaja-aluksella kanavan läpi, huvialuksella kanavan läpi, risteilyaluksella aiemmin vain Suomen alueella, mutta nyt myös vuokratulla alueella jne.

Minun on myös mieluisaa tänään todeta, että Saimaan kanava sekä merellä että Saimaalla olevine väylineen on teknillisessä ja merenkulullisessa mielessä täysin vastannut toiveita. Kaikki kanavalaitteet ovat toimineet moitteettomasti, ei edes lähes kuukauden kestäneen viimekeväisen lakon aikana esiintynyt mitään liikennettä haittaavaa vikaa. Laivojen päälliköt ovat myös olleet tyytyväisiä kanavan ja väylän kulkukelpoisuuteen, yhtään merkittävää onnettomuutta ei kuluneen viisivuotiskauden aikana



ole sattunut. Kanava väylineen on turvallinen vesitie.

Liikenteen saama palvelu on niinikään ollut kaikkien viranomaisten taholta erinomaista.

Erityisesti on syytä kiittää sekä neuvostoliittolaista että suomalaista kanavahenkilökuntaa, luotsipalvelua, satamapalvelua, tulli-, poliisi- ja rajavartiolaitoksia sekä huolinta-  
liikkeitä.

Toinen juhlintamme kohde, kanavasopimus, joka siis tämän kuun 27 päivänä täyttää kymmenen vuotta, on osoittautunut erinomaisen hyväksi valtiosopimukseksi. Sopimuksen tekoa edelsivät pitkät ja monivaiheiset sopimusneuvottelut. Tämä oli ymmärrettävää, sillä sopimuksen tekeminen tässä asiassa oli urauurtavaa työtä. Koskaan aikaisemmin ei mikään suurvalta ollut vuokrannut naapurivallalle käyttöoikeuksia alueisiinsa. Mitään ennakkotapausta tai mallia ei ollut olemassa. Kiitos taitavien neuvottelijoiden ja diplomaattien sopimus onnistui kuitenkin loistavasti. Tänään me kaikki voimme sen nähdä.

Kanavasopimus loi ensinnäkin mahdollisuuden kanavan uudelleenrakentamiselle. Se, että kanava valmistui jo ennen sopimuksen asettamaa määräaikaa, osoittaa, että sopimuksen pohjalta tehdyt järjestelyt toimivat moitteettomasti.

Kanavasopimus on myös mahdollistanut kanavan hoidon ja kanavaliikenteen kitkattoman sujumisen nyt ja viiden vuoden ajan. Sopimuksen erinomaisuutta todistaa ennenkaikkea se, että pilkkuakaan siitä ei ole tarvinnut muuttaa. Tuskin kummallakaan valtiolla on edes ollut mielessään yhtään muutosesitystä.

Sen sijaan sopimus on luonut pohjan uusille sopimuksille, jotka edelleen kehittävät Saimaan kanavan käyttöä. Tärkeimpinä haluaisin mainita sopimuksen Virolahden-Viipurinlahden rannikkoväylän käyttöönotosta ja sopimuksen Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta matkustajaliikenteestä.



Voin tässä yhteydessä panna mielihyvin merkille Neuvostoliiton matkailuministeri Nikitin'in Suomen vierailullaan esittämän huomautuksen, että Saimaan kanavan matkailuliikennesopimuksessa on edelleen kehittämisen varaa.

Erityisen tärkeänä pidämme Viipurin kaupungin saamista matkailukohteeksi, jossa tapahtuisi matkailijoiden vaihto laiva- ja autoliikenteen kesken. Tähän luo hyvät edellytykset Nuijamaalle avattava virallinen rajanylityspaikka, josta Suomen ja Neuvostoliiton kesken on äskettäin sovittu.

Kanavasopimuksen tulkinnasta ovat vastanneet Saimaan kanavan valtuutetut, herrat J Savinov ja U Kiukas. Tahdon esittää Teille molemmille parhaat kiitokseni hyvin suoritetusta työstä. Tästä on osoituksena se, että Te olette päässeet yksimielisyyteen kaikissa keskinäisissä kysymyksissä, ilman että yhtäkään asiaa olisi pitänyt jättää muiden selvitettäväksi.

Kanavasopimuksella, kanavan rakentamisella ja kanavaliikenteellä ei kuitenkaan ole pelkästään teknillistä ja kaupallista merkitystä. Ennen kaikkea niiden merkitys on siinä, että ne ovat tuoneet Neuvostoliiton ja Suomen kansat keskinäiseen rakentavaan yhteistyöhön ja ystävyyteen, joka on tuleville polville muistoksi ja esimerkiksi ikuistettu Brusnitchnoen muistomerkin pronssilaattoihin sanoin:

"Saimaan kanavan rakentaminen on Suomen ja Neuvostoliiton kansojen ystävyyden tulos".

Arvoisat kuulijat. Lopuksi on syytä toistaa Tasavallan Presidentti Urho Kekkosen kanavan avajaisissa viidentenä päivänä elokuuta 1968 lausuma, tänäänkin ajankohtainen tervehdys:

"Menestyköön merenkulku ja kauppa Saimaan kanavalla, tuottakoon se vaurautta ja hyvinvointia Itä-Suomen talousalueelle ja koko maalle, ja lujittakoon kanavayhteistyö jatkuvasti Suomen ja Neuvostoliiton kansojen ystävyyttä".

Министр Транспорта Финляндии Пекка Тарьянне

Торжественная речь

на финско-советском празднике, устраиваемом 2-го августа 1973 года по поводу 5-летия со дня открытия Сайменского канала и 10-летия со дня заключения Договора о канале.

Мы имеем сегодня двойной повод на проведение этого финско-советского праздника. Со дня торжественного открытия Сайменского канала на днях истекает пятый год, а времени заключения и ратификации Договора о передаче в аренду Финляндии советской части Сайменского канала и о. Малый Высоцкий, так же в этом месяце проходит десятый год.

В пятилетний возраст канала входят четыре полных навигационных периода. Грузооборот 1969 года остался пределах 80 000 т, в 1970 году - 130 000 т, а в 1971 году было перевезено всего 125 000 т. Таким образом, грузооборот оказался малообещающим, поставленная до вынесения решения о реконструкции канала цель - грузооборот в 1 000 000 тонн - казалась недостижимой. Причинами неудачного начала были, очевидно, медленная приспособляемость нового вида транспорта к существующим, действующим видам перевозок, а в особенности, неразвитость портовых условий на Сайменском бассейне.

Потом, в 1972 году, грузооборот круто поднялся в плоть до 375 000 тонн. В текущий навигационный период ожидается подъем грузооборота до 550 000 тонн.



Кажется, что движение по Сайменскому каналу все же находит свое место в поле транспортной деятельности Восточной Финляндии. Однако, нет повода на чрезмерный оптимизм. Рост грузооборота кажется более благоприятным, чем он есть на самом деле. Это выявляется при более подробном рассмотрении структуры перевозок за 1972 и 1973 годы.

В 1972 году на судах было перевезено всего 250,000 тонн. В это число входит 145 000 т жидкого топлива, которое шло на образование т.н. неприкосновенного запаса в гор. Варкаус, и поэтому имеет характер одноразовой перевозки. В грузооборот того же года вошло также около 100,000 т древесины, импортируемой из Швеции. Имеется вероятность, что такого рода импорт в дальнем перспективе не будет продолжаться.

Из ожидаемых в нынешнем году грузооборота 550 000 тонн также, возможно, 350 000 тонн будет составлять импортируемая из Швеции древесина.

Для стабилизации и развития перевозок по Сайменскому каналу нужно и впредь прилежно работать. Что же можно сделать?

В Управлении Дорожного и Водного Строительства были проведены обследования о том, как будут влиять в ближайшие годы на грузооборот канала изменившаяся потребность в перевозках промышленных предприятий и актуальная в настоящее время разносторонняя стадия развития водного движения с новыми и улучшенными техническими решениями. Одновременно стремились выяснить, каким образом можно стимулировать те виды перевозок, которые в общественном смысле было бы выгоднее осуществить водными путями.

Результаты этих обследований собраны в месте под названием "Исследование возможностей интенсификации использования Сайменского канала". Этот рапорт тщательно изучали в различных кругах официальных лиц и пользующихся каналом организаций. Этот рапорт был также передан для рассмотрения советским должностным лицам.

Исследование дает повод обратить внимание на следующее:

### 1. Расположение нефтехранилищ

Дополнительные емкости для нефтепродуктов, запланируемые в зоне влияния Сайменского канала, следует стремиться располагать так, чтобы обеспечить судам, пользующимся Сайменским каналом, легкий подход для пополнения емкостей без перевалочных операций. Это должно в первую очередь отнестись к государственным базам неприкосновенного запаса, но и, по возможности, к торговым базам и хранилищам крупных промышленных предприятий.

### 2. Повлияние на организацию хранения нефтепродуктов на торговых базах присайменского района

Из-за ледовых условий морские перевозки нефтепродуктов сокращаются до минимума зимой, когда расход жидкого топлива находится в максимуме. Поэтому, очевидно, становится необходимым хранить продукцию в хранилищах нефтеперерабатывающих предприятий или же на базах торговых организаций. Если в присайменском районе хранение нефтепродуктов будет организовано так, чтобы таможенные сборы, налог за изготовление и топливной налог взимались бы после вывоза продукции для распределения потребителям, то это содействовало бы осуществлению перевозок в более выгодное время, т.е. в навигационный период через Сайменский канал.

### 3. Повлияние на договаривающиеся стороны торговых переговоров

В ходе ежегодных торговых переговоров, особенно со странами СЭВ, нужно стремиться информировать договаривающиеся стороны о том, чтобы они в переговорах смогли бы согласовать также вопросы, связанные с используемым видом транспорта, например, о прямых перевозках сырья и нефтеналивных грузов на судах из Советского Союза к базам Сайменского бассейна. Поскольку перевозки начинаются из внутренних районов Советского Союза, то при этом представляется возможность использовать сеть внутренних водных путей обеих стран. То же относится к экспорту в западные страны пиломатериалов и столов, перевозки на судах которых осуществляются силами покупателя.



#### 4. Содействие приобретению современного, подходящего для плавания по каналу тоннажа

Здесь может иметься в виду обеспечение субсидий в виде ссудов, поручительство за ссудополучателей, скидки в налогах и прочие меры, содействующие образованию капитальных фондов. Особое место следовало бы уделить доведению проектирование нефтеналивного флота до степени реализации с учетом использования толкаемых составов. Далее, важное место занимает проектирование использования системы флоут-он с судном-базой.

#### 5. Обеспечение постоянной занятости приобретаемого специального тоннажа

До сих пор перевозки нефтепродуктов осуществлялись на основании крат<sup>к</sup>овременных и касающихся небольших партий контрактов, и главным образом старыми судами, совместимость которых к этим перевозкам оставляет пожелать лучшего. Поскольку нет гарантии на постоянство перевозок, предприниматели не осмеливались приступить к приобретению нового, подходящего для плавания по каналу тоннажа. Такая неуверенность может быть аннулирована с помощью контрактов, гарантирующих непрерывность перевозок водными путями.

#### 6. Развитие линейного движения

Если удастся развить регулярное и быстрое линейное движение между портами Сайменского бассейна и европейскими портами, то стало бы возможным собрать и включить к этим линиям более мелкие партии грузов, которые теперь идут через линий, исходящие из морских портов. Для поддержки развитию перевозок в развивающихся районах, государством выдается пособие - в размере 4 - 5 фmk/тонна - для продукции, вывозимых из портов Сайменского бассейна, что, возможно, активизирует развитие особенно линейного движения.

## 7. Портовые условия на Сайменском бассейне

Организацию Сайменских портов нельзя считать удовлетворительной. Например, порт Куопио до сих пор не достроен, несмотря на то, что глубоководный фарватер до Куопио был открыт для движения уже весной 1972 года. Устройство некоторых коммунальных портов так же оказалось нецелесообразным. В дальнейшем следовало бы стремиться развивать именно промышленные порты, где погрузка судов может осуществляться без перевалочных операций с помощью работников и средствами самих предприятий. Начало этому может быть поставлено при несложных причальных конструкциях, т.н. "пионерными портами" как указывается в упомянутом мной исследовании. Государство выдает выгодные "ссуды для постройки Сайменских портов" для этих целей.

В связи с этим мне отрадно отметить, что в Советском Союзе по многим аспектам пришли к аналогичным выводам и приступили к их внедрению в практике. В качестве примеров можно привести перевозки древесного сырья и каменного угля на советских речных судах, используя при этом также и советские внутренние водные пути, а также пробные рейсы советских танкеров с Волги до Варкаус и направление новых судов типа "Ладога" на перевозки по Сайменскому каналу.

Похоже, что пассажирское движение стабилизировалось в пределах 20 000 - 30 000 пассажиров в год. За прошедшие 5 лет с каналом ознакомилось водными путями ок. 130 000 человек. Численность людей, побывавших на канале сухопутно может быть в несколько десятков раз больше. Канал в состоянии обслуживать водного путешественника различными способами: пассажирским судном через весь канал, на спортивных судах через весь канал, круизные поездки, осуществляемые раньше только на финской стороне, распространены теперь также на арендуемую территорию и т.д.

Так же отрадно мне сегодня отметить, что Сайменский канал с примыкающими к нему фарватерами в море и на Сайменском озере, как в техническом, так и в навигационном отношении отвечает возложенным надеждам.



Все сооружения и оборудование работают безукоризненно, даже во время продлившейся почти месяц забастовки государственных технических работников не обнаружилось ни одной мешающей движению помехи. Судоводители также довольны технической готовностью канала и фарватеров, ни одной значительной аварии не случилось в течение 5-ти летней эксплуатации канала. Канал с его фарватерами является безопасным водным путем.

Обслуживание движения со стороны всех должностных лиц так же поставлено отлично.

Есть повод особенно поблагодарить как советских, так и финских сотрудников канала, лоцманскую службу, портовое обслуживание, служащих таможенной, полицейской и пограничной службы, а также морские агентства.

Второй объект нашего празднования, Договор о передаче в аренду Финляндии советской части Сайменского канала и о. Малый Бысоцкий, которому 27-го числа этого месяца исполняется 10 лет, оказался замечательным государственным договором. Заключению договора предшествовали длительные и разносторонние подготовительные совещания. Это было понятно, так как заключение договора в подобном деле являлось пионерным, открывающим новые пути делом. Благодаря искусным участникам совещаний и дипломатам, договор, однако, удался блестяще. Сегодня мы все можем это видеть.

Во первых, Договор о канале создал возможность реконструкции канала. То, что строительные работы по каналу были завершены раньше установленного Договором срока доказывает, что организационные меры, предпринятые на базе Договора оказались безукоризненными.

Договор о канале дает возможность обслуживанию канала и бесперебойной навигации по нему вот уже в течение 5-ти лет.

Замечательность Договора доказывает прежде всего то, что ни одной запятой в нем не нужно было изменить. Вряд ли у того или другого из государств было хоть мысли о предложении изменения.

За то Договор создал основу для новых соглашений, направленных на дальнейшее развитие использования Сайменского канала. В качестве более важных из них я хотел бы упомянуть Соглашение об открытии Продольного лоцманского фарватера, ведущего от о. Копитин до Выборгского фарватера, а также Соглашение о пассажирском движении на Сайменском канале.

Я могу тут с удовольствием привести замечание начальника Управления по Иностранному Туризму СССР Никитина, высказанное им во время его визита в Финляндию, что в Соглашении о пассажирском движении на Сайменском канале имеется запас для дальнейшего развития.

Особенно важным мы считаем выдвижение города Выборга объектом туризма, где может происходить обмен туристов между судами и автотранспортом. Хорошие предпосылки для этого предоставляет открытие официального контрольно-пропускного пункта в Нуйямаа, что недавно было согласовано между Финляндией и Советским Союзом.

За истолковывание Договора о канале отвечают Уполномоченные по делам Сайменского канала господа Ю.В. Савинов и У. Киукас. Я хочу выразить Вам обоим свою искреннюю благодарность за хорошо выполненную работу. Показателем этого является то, что <sup>вы</sup> достигали единогласия во всех совместных вопросах, без необходимости оставлять хоть одно дело для выяснения другими органами.

Договор о канале, постройка канала и движение по нему имеют однако, не только техническое и торговое значение. Прежде всего их значение в том, что они привели народы Советского Союза и Финляндии к совместному, конструктивному сотрудничеству и дружбе, что для памяти и примера будущим поколениям увековечено в бронзовых досках на монументе в Брусничном словами: "Реконструкция Сайменского канала - результат дружбы народов Финляндии и Советского Союза".



Уважаемые слушатели. В заключение уместно повторить приветствие Президента Республики Финляндии Урхо Калева Кекконена, произнесенное им при открытии канала 5-го августа 1968 года, являющееся актуальным и сегодня: -

"Да процветает мореходство и торговля на Сайменском канале, да приносит он зажиточность и благополучие экономике Восточной Финляндии и всей стране, пусть же сотрудничество на канале постоянно укрепляет дружбу народов Финляндии и Советского Союза".

Martti Niskala  
2.8.1973  
m/s Väinämöinen



Pääjohtaja Martti Niskala

Puheenvuoro

"SAIMAAN KANAVA TÄNÄÄN"

Saimaan kanavan avaamisen viisivuotispäivän ja kanavasopimuksen kymmenvuotispäivän johdosta pidettävässä suomalais-neuvostoliittolaisessa juhlatilaisuudessa m/s "Väinämöisellä" torstaina 2 päivänä elokuuta 1973

Alkusanat

Kuljemme nyt pitkin vesitietä, joka viisi vuotta sitten täydellisesti uusittuna yhdisti jälleen Saimaan laajan vesistöalueen Euroopan meriväyliin. Yhdistämisen teki mahdolliseksi Neuvostoliiton myönteellinen suhtautuminen Suomen toivomuksiin saada tämä historiallinen vesitie uudelleen käyttöön.

Kanava ja sen historia lienee kaikille jo niin tuttu, ettei ole syytä ryhtyä laajemmalti sitä esittelemään. Mainittakoon kuitenkin, että kanavassa on kahdeksan sulkua, joista Saimaalta lukien toiselta, nimittäin Mustolas-  
ta, matkamme alkoi. Kuljemme Soskuan ja Pällinsulkujen kautta Ilistoen sululle, missä nousemme laivasta. Välillä kuljemme Kansolan läppäsillan ali ja ylitämme valtakuntien rajan Nuijamaanjärvellä. Laivalla on kartta, mistä matkareittimme ja koko kanava-alue on nähtävissä.

Sensijaan on syytä hieman tarkastella, mikä on liikenteellinen tilanne tänään.

## Tavaraliikenne

Viime vuonna nousi kanavan kautta kuljetettujen tavaroiden määrä 375.000 tonniin. Suurin erä muodostui nestemäisistä polttoaineista, joita kuljetettiin pääasiassa maamme etelärannikolta Varkauteen ja Kuopioon. Toisena huomattavana lajina oli puutavaran uitto, kaikkiaan 125.000 tonnia. Tästä erästä oli suurin osa Ruotsista Kaukopään ja Kaukaan tehtaille tullutta pinotavaraa. Muiden tavaralajien osalle jäi sitten vain runsas neljäsosa kokonaismäärästä. Huomattavimmat niistä olivat kivihiili Itämeren alueelta Lappeenrantaan, raakapuun tuonti laivoilla Neuvostoliitosta ja paperituotteiden vienti Varkaudesta ja Kaukopäältä.

Tarkasteltaessa tämän vuoden tähänastista tavaraliikennettä, havaitaan, että puutavaran uitto on edelleenkin selvästi johtoasemassa. Sen osuus tulee arvioidusta 550.000 tonnin kokonaisliikenteestä olemaan peräti 430.000 tonnia eli 80 %. Nestemäisten polttoaineiden määrä on voimakkaasti laskenut, mikä johtuu sisämaahan rakennettavien varmuusvarastojen valmistumisaikatauluista sekä varastoidun öljyn vähäisestä vuotuisesta käytöstä. - Pyöreän puutavaran tuonti on edelleen noususuunnassa, samoin paperituotteiden vienti. Kiinteän polttoaineen tuonti on säilyttänyt asemansa ennallaan. Selluloosan vienti on tullut taas viime vuoden tauon jälkeen mukaan kuvaan.

Tämän päivän tilanne ilmenee heinäkuun lopun liikennetilastosta. Sen mukaan kolmen ensimmäisen kuukauden liikennemäärä oli 253.000 tonnia, mikä on 25,7 % suurempi kuin viime vuoden vastaavan ajan liikenne. Tästä määrästä oli uittoa 184.500 tonnia, mikä on lähes 3 -kertainen viime vuoteen verrattuna. Laivaliikenteen osuus, 68,500 tonnia, on sensijaan viimevuotista 127.000 tonnia tuntuvasti pienempi johtuen siis öljynkuljetusten vähenemisestä.



## Matkustajaliikenne

Matkustajamäärät kanavalla ovat vakiintuneet vuosittain, joskin pientä nousua on jatkuvasti havaittavissa. Viime vuoden määrä oli n. 26.000, mistä kanavan läpi kulki matkustaja-alus "Saimaalla" ja erilaisilla urheilualuksilla n. 2.500 ja risteilyillä kanavalla n. 23.500 henkilöä.

On mielihyvin pantava merkille, että viime kesänä päätettiin Neuvostoliiton viranomaisten ja Lappeenrannan matkailupiirien kanssa sopimukseen vuokra-alueelle tapahtuvista päivän kestävästä risteilyistä, mitkä ovat olleet erittäin suuren mielenkiinnon kohteita. Sensijaan on valitettavaa, ettei v. 1970 liikennöineen m/s "Suvettaren" tilalle ole Saimaan ja Suomen etelärannikon välille saatu liikenteeseen uutta matkustaja-alusta, vaikka matkalla tarvittavat rajamuodollisuusdet saatiin hyvällä yhteistyöllä supistetuksi melkein olemattomiksi.

Tänä kauniina kesänä on matkustajaliikenne edelleen vilkastunut. Heinäkuun lopun matkustajamäärä oli 21.599 henkilöä, mikä on 8,2 % suurempi kuin vuosi sitten vastaavana aikana.

## Kalusto

Tavaraa on tähän mennessä kuljetettu pääasiassa pienillä, alle 500 BRT:n vetoisilla rannikkomoottorialuksilla, joiden lastauskyky on n. 1.000 tonnia. Öljytuotteita on kuljetettu lisäksi jokialuksilla, samanlaisilla kuin Euroopan sisävesiliikennettä hoidetaan.

Alunperin olivat suurimmat kanavassa sallittavan aluksen mitat 78 m x 11 m x 4,2 m. Yksi tällaista kokoa edustava alus on rakennettu kanavan avaamisen jälkeen, nimittäin m/t "Esso Saimaa". Se pystyy kanavasyväyksellä kuljettamaan öljytuotteita yli 1.500 tonnia.

Vuonna 1972 suurennettiin liikenteestä saatujen kokemusten perusteella kanavan laivakokoa, mikä on nyt 82 m x 11,8 m x 4,35 m. Tämä on tuonut kanavann suurempia aluksia.

Suurin tällä hetkellä kanavaliikenteessä oleva alustyyppi on neuvostoliittolainen "LADOGA". Niitä rakennetaan parhaillaan Suomessa ottaen huomioon kanavan mitat ja olosuhteet. Alukset lastaavat liki 1.900 tonnia ja pystyvät liikennöimään erinomaisesti sekä meri- että sisävesiolosuhteissa.

Uiton suorittamisessa on omat erikoispiirteensä. Puutavara tulee Viipurinlahdelle Suomelle vuokratulle Malyj Vysotski-saarelle suurina merihinaajien vetäminä kuormina tai "Carrier" -tyyppisillä proomuilla. Yksi tällainen lasti voi sisältää tavaraa  $15.000 \text{ k-m}^3$ . Saarella kuormat hajoitetaan kanavakokoon ja hinataan sitten pienemmillä sisävesihinaajilla kanavaa ylös.

Emme kuitenkaan voi olla täysin tyytyväisiä kanavalla liikkuvaan kalustoon. Kehitys kulkee merenkulun alalla voimakkaasti eteenpäin ja kanavan tulee seurata mukana. Emme ole saaneet kanavalle vielä työntöproomuliikennettä, mikä muualla sisävesiliikenteessä on osoittanut käyttökelpoisuutensa ja mikä äskettäin kanavan liikenteestä tehdyn tutkimuksen mukaan olisi täälläkin edullisin liikennemuoto. Proomuemälaivaliikennettä ei ole kanavaan vielä edes kunnolla harkittu. Kuitenkin maailmalla luodaan jatkuvasti uusia tällaisia järjestelmiä ja lisätään vanhojen järjestelmien linjoja.

Tämän päivän liikennetilanne Saimaalla, itse kanavassa ja tuloväylillä on seuraava:



M/s "Soskua" meni eilen illalla Varkauteen hakemaan sanomalehtipaperia, jota se parin päivän kuluttua lähtee viemään Dubliniin. M/s "ST-800" purkaa parhailaan Mustolan satamassa Kaukaalle tulevaa kivihiililastia, mikä on tullut Tsherepovetsista Neuvostoliitosta. M/s "Belomorskiy -22" purkaa Kaukaan tehtaalla pyöreää puutavaraa, mikä on lähetnyt Belousovosta. Alus lähtee illalla kanavaa alas ja tulee meitä vastaan. M/t "MIKI" lastaa parhaillaan Sköldvikissä bensiiniä, minkä se vie Kuopioon. Yksi Tehdaspuun ja kaksi Enso - Gutzeitin hinaajaa uittaa kanavaa ylös Ruotsista tuotua kuitupuuta. Näemme jonkin niistä matkan aikana. M/s "LADOGA 3" on tulossa Kaukopäähän puutavaralastissa, mutta ei ehdi kanavalle tämän päivän aikana. Huomenna saapuu Neuvostoliittolainen matkustaja-alus "SAIMAA" normaalivuorollaan Leningradista Lappeenrantaan.

Kanavassa liikennöivät alukset ovat yleensä edustaneet kaikkia Itämeren maiden kansallisuuksia. Tänä vuonna kanavalla on kuitenkin nähty vain Suomen ja Neuvostoliiton lippuja, joista edellisiä on ollut 38 % ja jälkimmäisiä 62 %.

#### Viiden vuoden tuloksia

Kanavan tekninen ja liikenteellinen puoli on toiminut koko sen toiminnan ajan moitteettomasti. Yhteistyö Suomen ja Neuvostoliiton viranomaisten välillä on ollut esimerkillisen hyvää, mikä näin yhteisessä juhlassa mielihyvin pantakoon merkille. Tästä haluaisin kiittää erityisesti neuvostoliittolaisia kanavaviranomaisia. Inflatin Viipurin toimistoa sekä Viipurin satamaviranomaisia.

Haluaisin vielä palauttaa mieliin muutamia edistysaskelia, mitä viidessä vuodessa on saavutettu. Huomattavin lienee rannikkoväylän käyttöönsaanti, ensin uitolle ja suomalaisille hinaajille, sitten suomalaiselle rahtiliikenteelle ja urheilualuksille ja viimeksi ulkomaalaisille hinaajille. Neuvostoliiton viranomaisten kanssa on lisäksi saatu aikaan sopimukset uiton suorittamisesta tuloväylällä ja vuokra-alueen metsävarojen käytöstä. Kanavan käyttöönoton tavallaan sivutuotteena on vielä saatu maittemme välille Nuijamaalle uusi rajanylityspaikka maitse, mikä avataan matkailuliikenteelle ensi vuonna.

Varkauden - Kuopion väylä on ollut valmis jo jonkin aikaa. Kuopion kaupungin satama valmistunee lähiaikoina. Linjaliikenteen tapaista liikennettä on kokeiltu lähinnä Varkaudesta käsin. Kuopion sataman valmistuminen näyttää lopulta luovan edellytykset todelliselle, aikataulunmukaiselle linjaliikenteelle. Tämä voidaan mielihyvin panna merkille Oy Saimaa Lines Ltd:n ilmoituksesta avata tämänkuun 20 päivänä rahtilinja Kuopion ja Englannin satamien välillä.



Linja ajetaan kaksiviikkoisjaksoin purjehduskauden loppuun asti. Toivon, että Saimaan alueen teollisuus antaa tukensa tälle avaukselle ja täyttää laivan mennessä runsain lasti-ilmoituksin.

#### Loppusanat

Kanava on tullut jäädäkseen. Vaikka varmasti aiheellista pessimismiä tätä työtä kohtaan on osoitettu, me kanavaviranomaiset uskomme, että nykyinen positiivinen kehitys liikenteessä jatkuu ja että myös täällä mukana olevat talouselämän ja julkisen sanan edustajat suhtautuvat kanavaan ennakkoluulottomasti ja yrittävät omalta osaltaan käyttää hyväkseen sen tarjoamia kuljetusvaihtoehtoja.

Генеральный директор Мартти Нискала

## "САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ СЕГОДНЯ"

слово на финско-советском празднике, устраиваемом 2-го августа 1973 г на т/х "Вяйнямейнен" по поводу 5-летия со дня открытия Сайменского канала и 10-летия со дня заключения "Договора о канале".

### Предисловие

Мы проходим сейчас по водному пути, полностью реконструированному пять лет тому назад, который снова соединил обширный Сайменский бассейн с европейскими морскими путями. Благосклонное отношение Советского Союза к пожеланиям Финляндии ввести вновь в эксплуатацию этот исторический водный путь, сделало возможным это соединение.

Канал и его история, наверное, для всех уже столь знакомы, что нет повода для более подробного его представления. Пусть однако, будет упомянуто, что он состоит из восьми шлюзов, мы отправились в путь от второго, расположенного в Мустола. Наш путь лежит через шлюзы Соскуа и Пялли до Илистое, где будем сходить с судна. По пути мы проходим подъемный мост Кансола и переходим государственную границу на оз. Нуйя-маанярви. Здесь на судне должно найтись карта, на которой виден наш маршрут и вся территория канала.

За то есть смысл рассматривать положение движения на сегодня.



### Грузовые перевозки

В прошлом году грузооборот по перевозкам через весь канал достиг 375 000 тонн. В этом числе главная составляющая - перевозки жидкого топлива с южного побережья нашей страны в Варкаус и Куопио. Второй значительный вид перевозок - сплав древесины, всего 125 000 тонн. Большую часть из этой древесины составляло коротье, поступившее из Швеции сплавом для заводов Каукопя и Каукас. Таким образом на долю остальных видов грузов осталось немногим больше четверти от общего грузооборота. Из них более значительными были импортируемый из Прибалтики в Лаппеенранта каменный уголь и идущий на вывоз из Варкаус и Каукопя продукция бумажной промышленности, а также перевозки древесины на судах из Советского Союза.

Рассматривая строение грузооборота в текущую навигацию на сегодня заметим, что попрежнему лидирует древесина. Доля сплава из ожидаемого в эту навигацию грузооборота - 550 000 т - будет составлять даже 430 000 тонн, т.е. 80 %. Перевозки жидкого топлива резко снизились, что находится в зависимости от графика постройки внутри страны емкостей для неприкосновенного запаса. Импорт круглой древесины попрежнему идет на подъем, также и экспорт продукции бумажной промышленности. Импорт твердого топлива сохранился на прежнем уровне. После паузы в прошлом году, перевозки целлюлозы появились опять.

Положение грузооборота на сегодня выявляется из сводки конца июля месяца. Согласно сводкам грузооборот за первые три месяца этого года составил 253 000 т, что на 26 % больше, чем в прошлом году за соответствующий период. В том числе сплав составляет 184 500 т, что почти 3-кратно по сравнению с прошлым годом. Доля грузооборота по судам - 68 500 тонн - за то значительно меньше чем в прошлом году (127 000 т), что вызвано сокращением перевозок нефтепродуктов.

### Пассажирское движение

Ежегодное число пассажиров на канале установилось, хотя небольшое увеличение наблюдается. В прошлый навигационный период пассажиров было ок. 26 000 чел., из которых на т/х "Сайма" и на различных спортивных судах через весь канал проходило ок. 2 500 чел., на круизных поездках по каналу около 23 500 чел.

Следует с удовольствием отметить, что в прошлом году между должностными лицами СССР и финскими кругами по путешествиям было достигнуто соглашение об однодневных круизах на арендуемую территорию, которые получили очень большую популярность. За то надо сожалеть, что взамен т/х "Суветар", курсировавшего в 1970 году между южным побережьем и оз. Саймаа, не получено нового пассажирского судна, несмотря на то, что пограничные формальности для этих рейсов были, с помощью хорошего сотрудничества, сведены почти на нет.

В течение красивого лета этого года пассажирское движение еще более оживлялось. В июле численность пассажиров составило 21.599 чел, что на 82 % больше, чем в прошлом году за соответствующее время.

### Суда

Грузовые перевозки до сих пор осуществляются главным образом небольшими, регистровой вместимостью до 500 брт каботажными судами, грузоподъемностью ок. 1 000 т. Кроме этого, нефтепродукты перевозились речными судами типа, применяемого на внутренних водных путях Европы.

Максимальными размерами судов, допускаемых к плаванию на канале были первоначально установлены 78 м х 11 м х 4,2 м. После открытия канала было построено одно судно-танкер с учетом этих размеров - т/т "Эссо Саймаа". С осадкой, допускаемой на канале оно может принять груз из нефтепродуктов более 1 500 тонн.



На основании полученного опыта, в 1972 году допускаемые размеры судов были увеличены до 82 м длиной, 11,8 шириной и осадкой до 4,35 м. В результате на канале появились более крупные суда. Самым крупным судном, курсирующим на канале, является советское сухогрузное судно типа "Ладога". Эти суда строятся в Финляндии с учетом размеров и условий на Сайменском канале. Грузоподъемность этих судов ок. 1 900 т, и они могут прекрасно плавать как в морских, так и речных условиях.

Сплав древесины имеет свой специфический характер. Древесина поступает на арендуемый Финляндии о. Малый Высоцкий крупными партиями, которые буксируются мощными морскими буксирными судами в плотках, или же на баржах типа "Карриер". Одна такая партия может состоять из 15 000 пл. м<sup>3</sup>. На Малом Высоцком плоты переформируются до размеров, подходящих для проводки по каналу, где буксировка осуществляется менее мощными буксирными судами.

Однако мы не можем быть в полне довольными тоннажем, пользующимся каналом. Мореходство интенсивно развивается и канал должен держаться на уровне дня. У нас на канале еще нет толкаемых составов, которые на других внутренних водных путях показали свои достоинства, и которые, согласно проведенному обследованию, и у нас были бы наиболее выгодным видом транспорта. Применение системы флот-он с судном базой на Сайменском канале еще как следует даже не обсуждался. Однако по всему миру постоянно создаются новые подобные транспортные системы и расширяются линии существующих систем.

Сегодня положение движения на оз. Саймаа, в самом канале и на подходном фарватере следующее

Вообще суда, ходящие по каналу, представляют национальности всех прибалтийских стран. В этом году здесь, однако, были видны только финские и советские флаги, из которых первых 38 %, а вторых - 62 %.

#### Результаты за пять лет

Техническая и движенческая части канала работали все время эксплуатации безукоризненно. Сотрудничество между финскими и советскими должностными лицами было примерно хорошим, что с удовольствием пусть будет отмечено при таком совместном празднике. За это я хотел бы благодарить особенно советских сотрудников канала, Выборгское отделение Инфлота и администрацию порта Выборг.

Я хотел бы еще восстановить в памяти некоторые шаги прогресса достигнутые за прошедшие пять лет. Из них, возможно, самым примечательным является ввод в эксплуатацию Продольного Лоцманского фарватера, сначала для сплава и финских буксиров, потом для финских грузовых судов, а впоследствии - для иностранных буксиров. С официальными лицами СССР заключены соглашения о проводке лесосплавных плотов, а также об использовании лесных ресурсов арендуемой территории. Кроме того, в виде "побочной продукции", между нашими странами в будущем году будет открыт для туристского движения новый контрольно-пропускной пункт в Нуйямаа.

Фарватер Варкаус - Куопио достроен некоторое время тому назад. Порт Куопио будет достроен в ближайшее время. Из порта Варкаус велись пробные рейсы некоторого рода линейного движения. Очевидно, что с достройкой порта Куопио создаются окончательные предпосылки для действующего по графику линейного движения. Это может быть с удовольствием установлено из сообщения А/О Саймаа Лайнс об открытии 20 числа этого месяца линию грузовых перевозок между Куопио и английскими портами. Линия будет пройдена двухнедельными



циклами до конца навигационного периода. Я надеюсь, что промышленность присайменских районов поддерживает это начинание, обеспечивая для судов на этой линии грузы в обоих направлениях.

### Послесловие

Канал появился с тем, чтобы остаться. Хотя к этой работе и было оказано заведомо обоснованный пессимизм, мы, должностные лица канала верим, что наблюдаемое в настоящее время оживление движения будет продолжаться и что присутствующие здесь представители экономической жизни и прессы относятся к каналу без предубеждений и будут стремиться со своей стороны использовать предоставляемые каналам транспортные варианты.

Urho Kiukas

2.8.1973

m/s Väinämöinen



Kanavavaltuutettu Urho Kiukas

PUHE

Saimaan kanavan avaamisen viisivuotispäivän ja kanavasopimuksen kymmenvuotispäivän johdosta pidettävässä suomalais-neuvostoliittolaisessa juhlatilaisuudessa m/s Väinämöisellä torstaina 2 päivänä elokuuta 1973

Minulla on kunnia toivottaa teidät kaikki, arvoisat vieraamme, tervetulleeksi tähän suomalais-neuvostoliittolaiseen juhlatilaisuuteen, jonka Suomen Liikenneministeriö on järjestänyt Saimaan kanavan avaamisen viisivuotispäivän ja kanavasopimuksen voimaantulon kymmenvuotispäivän johdosta.

Suomen taholta esitetyn toivomuksen johdosta oli Neuvostoliiton hallitus marraskuussa 1960 Suomen Tasavallan Presidentin virallisen vierailun yhteydessä ilmoittanut olevansa valmis luovuttamaan vuokran perusteella Saimaan kanavan Neuvostoliiton puoleisen osan Suomen käyttöön tavarakuljetuksia varten. Tämän johdosta asetettiin suuri suomalais-neuvostoliittolainen sekakomitea, jonka puheenjohtajina olivat Neuvostoliiton merilaivastoministeri Viktor Bakajev ja Suomen Eduskunnan puhemies Kauno Kleemola, valmistelemaan sopimusta vuokraehtojen määrittämiseksi ja kanavan käyttöönoton toteuttamiseksi. Näiden neuvottelujen tuloksena syntyi sopimus Saimaan kanavan Neuvostoliitolle kuuluvan osan ja Malyj Vysotskij-saaren vuokraamisesta Suomen Tasavallalle. Sopimus allekirjoitettiin Moskovassa 27. päivänä syyskuuta 1962 ja tuli voimaan asianmukaisen ratifiointiasiakirjojen vaihtamisen jälkeen 27. päivänä elokuuta 1963.

Puuttumatta sopimuksen yksityiskohtiin voidaan todeta, että siinä luotiin pohja sille joustavalle ja välittömälle yhteistyölle, joka on ollut oleellista Saimaan kanavaa koskevien asioiden hoidolle. Sopimuksessa on määrätty, että kumpikin sopimuspuoli nimeää valtuutettunsa käsittelemään ja päättämään sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvistä, sopimuspuolia yhteisesti koskevista asioista. Valtuutettujen jostakin asiasta tekemä yksimielinen päätös on kumpaakin sopimuspuolta velvoittava. Vuokrasopimuksessa on tosin järjestetty myös erityinen sovittelumenettely siltä varalta, että valtuutetut eivät pääsisi keskenään yksimielisyyteen, mutta siihen ei vielä kertaakaan ole tarvinnut turvautua. Minun sallittanee Suomen valtuutettuna tässä yhteydessä esittää kunnioittavat kiitokseni tällaisesta myönteisestä tuloksesta Neuvostoliiton ensimmäiselle kanavavaltuutetulle Georg Jakolevits Piasetskille ja hänen seuraajalleen, täällä mukana olevalle nykyiselle valtuutetulle Jurij Venjaminovits Savinoville, jotka antaumuksella ja asiantuntemuksella ovat paneutuneet Saimaan kanavan rakentamista ja liikennöimistä koskeviin kysymyksiin niiden ollessa valtuutettujen käsiteltävänä.

Myöskin Suomen puolella tapahtuvaa asioiden hoitoa on vuokrasopimuksessa pyritty keskittämään. Sen mukaisesti sopimuksen täyttämistä vuokra-alueilla ja Suomen viranomaisille kuuluvista tehtävistä niillä huolehtii Saimaan kanavan käyttöä sekä sen ja vuokra-alueiden hoitoa varten asetettu Saimaan kanavan hoitokunta, jonka puheenjohtajana on Saimaan kanavan Suomen valtuutettu. Itse kanavan sekä sen rakennelmien ja laitteiden hoidosta, käytöstä, kunnossapidosta ja valvonnasta huo-



lehtii Tie- ja vesirakennushallituksen alainen Saimaan kanavan kanavakonttori.

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen mukaan Suomi sai suunnitelmiensa mukaan rakentaa myöskin Neuvostoliiton puoleisen osan kanavaa viiden vuoden kuluessa sopimuksen voimaantulosta. Tämän mukaisesti ulotettiin Suomen puolella aloitetut rakennustyöt heti vuokrasopimuksen voimaan tultua Neuvostoliiton puoleiselle kanavaosuudelle. Työt edistyivät toivotulla nopeudella ja kanava kokonaisuudessaan avattiin yleiselle liikenteelle 5. päivänä elokuuta 1968. Samaan rakennussuunnitelmaan kuuluvia töitä on jatkettu vielä senkin jälkeen eräillä erikseen määrätyillä Saimaan järviolueen syväväylillä. Niinpä syväväylä Kuopioon saatiin liikennöitävään kuntoon vasta viime vuonna. Suomalaisten rakentajien ohella ovat Saimaan kanavan rakennustyöhön osallistuneet myöskin neuvostoliittolaiset rakentajajärjestöt, joiden osuuden näkyvimpänä todisteena on kaksi komeaa siltaa Kivisillan salmessa Viipurin kaupungin lähellä.

Saimaan kanava on liikenteellisesti vielä "sisäänajovaiheessaan". Onhan ymmärrettävää, ettei totuttuja liikennöimismuotoja ja -tapoja voida käden käänteessä muuttaa uutta liikennöimismuotoa vastaavaksi ja hylätä niitä monasti suuriakin uhrauksia vaativia kuljetus- ja varastoimisjärjestelyjä, joihin on ollut pakko ryhtyä Saimaan kanavan liikennöinnin keskeytymisen jälkeen. Tällaisesta siirtymishitaudestahan meillä on kokemuksia jo vanhan Saimaan kanavan vaiheilta. Lisäksi ovat eräät itse kanavan rakentamiseen kuulumattomat, mutta sen käyttöön oleellisesti vaikuttavat seikat, kuten Kuopion satamarakennelmien keskeneräisyys, ilmeisesti vai-

kuttaneet hidastavasti kanavaliikenteen käyntiin lähtöön. Mutta liikennöiminen kanavalla on joka tapauksessa saatu hyvään alkuun näiden ensimmäisten viiden vuoden kuluessa. Se on volyymiltaan vielä vaatimatonta, mutta on jatkuvasti nousussa ja kaiken todennäköisyyden mukaan se tänä vuonna jo ylittää puolen miljoonan tonnin rajan, mitä voitaneen pitää jo varsin merkittävänä saavutuksena. Kanavaliikenteen välilliset vaikutukset ovat myös alkaneet eri tavoin ilmetä Itä-Suomen talouselämässä, kuten kanavan jälleenrakentamista suunniteltaessa ja päätettäessä oli odotettukin.

Liikenneministerö on katsonut juhlapurjehduksen sellaiseksi sopivaksi muodoksi, jolla voidaan juhlistaa Saimaan kanavan kahta historiallista merkkipäivää. Ja sehän jos mikä sopii itse tämän suurluomuksen luonteeseen. Samalla saa moni mukana olevista, tavalla tai toisella Saimaan kanavaa koskevien kysymysten kanssa tekemisiin joutuneista tai joutuvista, tilaisuuden todeta mikä ja millainen tämä "Ystävyyskanavaksi" kutsuttu Saimaan kanava todellisuudessa on.

Tervetuloa mukaan ja miellyttävää matkaa.



Я имею честь приветствовать вас всех, уважаемые гости, на этом финско-советском празднике, устраиваемом Министерством Транспорта Финляндии по поводу 5-летия открытия Сайменского канала и 10-летия со дня вступления в силу Договора о канале.

В ответ на изъявленное со стороны Финляндии пожелание, правительство Советского Союза в марте 1960 года, в связи с визитом Президента Республики Финляндии в СССР, объявило о своей готовности к передаче в аренду Финляндии советской части Сайменского канала для грузовых перевозок. По этому поводу была создана большая смешанная комиссия под председательством Министра Морского Флота СССР, Виктора Бакаева и председателя Финляндского сейма Кауко Клеэмола, для подготовки Договора и определения арендных условий, связанных с вводом канала в эксплуатацию. В результате этих совещаний возник Договор о передаче в аренду Республике Финляндии советской части Сайменского канала и о. Малый Высоцкий. Договор был подписан в Москве 27-го сентября 1962 года и вступил в силу после обмена ратификационных документов 27-го августа 1963 года.

Не касаясь деталей Договора, можно констатировать, что им создана база тому оперативному и непосредственному сотрудничеству, что существенно в рассматривании и решении вопросов, общих для обеих сторон, связанных с выполнением условий договора. Договором, обусловлено, что каждая из договаривающихся сторон назначит своего уполномоченного для рассмотрения и решения дел, связанных с выполнением условий договора, касающихся обеих договаривающихся сторон. Решение уполномоченных по какому либо делу является обязывающим обеих сторон. Договором об аренде, правда, предусмотрено специальный метод третейского разбирательства с учетом случаев, что уполномоченные не достигнут единогласия, но к этому не нужно было еще не одного раза прибегать. Пусть будет мне позволено в этой связи выразить с почтением свою благодарность за такой положительный результат первому уполномоченному СССР по делам Сайменского канала Георгию Яковлевичу Пясецкому и его преемнику, присутствующему здесь теперешнему уполномоченному Советского Союза, Юрию Веняминовичу Савинову, которые с энтузиазмом и со знанием дела вникали



во все вопросы, касающиеся реконструкции Сайменского канала и движения на нем.

Договором обусловливается также концентрация ведения дел на финской стороне. Согласно договору, о выполнении его условий на арендуемых территориях и о задачах финских должностных лиц на них заботится установленная для обслуживания эксплуатации канала и арендуемых для него территории Управление по обслуживанию Сайменского канала, председателем которого является уполномоченный Финляндии по делам Сайменского канала. Обслуживание самого канала, уход и контроль за находящимися на канале сооружениями и оборудованием возложены на подведомственную Управлению Дорожного и Водного Строительства Контору Сайменского канала.

В соответствии с Договором об аренде советской части Сайменского канала Финляндии было предоставлено построить по своим проектам и советскую часть канала. Поэтому строительные работы, начатые на финской стороне, были распространены на советскую часть сразу после вступления Договора в силу. Работы продвигались согласно намеченному графику, и канал был открыт для общего движения 5-го августа 1968 года. Дноуглубительные работы, входившие в тот же проект, продолжались на отдельных участках глубоководных фарватеров на оз. Саймаа. Напр. глубоководный фарватер до Куопио был достроен только в прошлом году. Наряду с финскими строителями, в реконструкции канала приняли участие также советские строительные организации. Самым видным образцом их работы являются два красивых моста, построенных в заливе Гвардейский около Выборга.

По части движения Сайменский канал пока еще находится в стадии "обкатки". Ведь понятно, что привычные виды транспорта не могут быть одним поворотом руки изменены в соответствие с новым видом и при этом бросить потребовавшихся может быть и больших затрат: организационные меры по складированию и перевозкам, к которым было необходимо прибегать в результате перерыва движения на Сайменском канале. Имеем же мы опыт о медленном развитии уже с времен старого канала. Кроме того, некоторые факторы, не относящиеся к самой реконструкции канала, но влияющие существенно на его эксплуатацию, как напр. недооборудованность порта Куопио, очевидно, имели свое влияние на замедленный старт канала. Но в течение этих пяти лет движение по каналу получило хорошее начало. По объему оно еще скромно, но имеет



тенденцию на постоянный подъем, и по всей вероятности, в навигационный период этого года будет превышен рубеж полмиллиона тонн, что следует считать уже за весьма значительное достижение. Косвенное влияние канала на экономику Восточной Финляндии уже начинается проявляться в различных видах, как и было предположено при проектировании и вынесении решения о реконструкции канала.

Министерство Транспорта решило, что такое торжественное плавание будет подходящей формой проведения праздника, создающей достойный фон для этого исторического двойного юбилея Сайменского канала. И это, как ни что другое, сочетается с характером этого <sup>Грандиозного</sup> ~~Великого~~ создания. Одновременно многие из присутствующих, тем или иным способом имевшие или будущие иметь связь с вопросами, касающимися Сайменского канала, имеют возможность воочию видеть, что собой представляет этот Сайменский канал, которое также принято называть "Каналом дружбы".

Добро пожаловать и приятного пути!

Martti Niskala

17.10.1969

Mustola



Pääjohtaja M. Niskalan puhe SNTL:n korkeimman  
neuvoston puhemiehistön puheenjohtajan N.V.  
Podgornyyin vieraillessa Saimaan kanavalla  
17.10.1969

Korkeimman Neuvoston Puhemiehistön Herra Puheenjohtaja,  
Herra Tasavallan Presidentti, hyvät naiset ja herrat:

Saimaan kanavan hallintoa hoitavan suomalaisen organisaation, tie- ja vesirakennushallituksen, puolesta minulla on kunnia lausua korkeat vieraat tervetulleiksi tutustumaan tähän vesitiehen, joka on rakennettu hyvässä yhteistyössä kahden naapurimaan alueelle.

Kysymys Saimaan kanavan jälleenrakentamisesta ja sen avaamisesta kauttakulkuliikenteelle oli jatkuvasti vireillä Suomen ja Neuvostoliiton kesken heti toisen maailmansodan päättymisestä lähtien. Asia sai lopullisen myönteisen ratkaisunsa Presidentti Kekkonen vieraillessa Neuvostoliitossa marraskuussa 1960. Tämän jälkeen seuranneet neuvottelut Saimaan kanavan Neuvostoliiton puoleisen osan vuokraamisesta Suomelle johtivat vuokraussopimuksen allekirjoittamiseen syyskuussa 1962, mikä sopimus ratifioitiin 27 päivänä elokuuta 1963, jolloin sopimus astui voimaan. Tällä sopimuksella Neuvostoliitto vuokrasi Suomelle Neuvostoliiton puoleisen osan Saimaan kanavaa ja Malyj Vysotskij-saaren sekä antoi Suomelle oikeuden rakentaa Saimaan kanavan ja käyttää sitä kaupallisten tavaroiden kuljetukseen kaikkien maiden laivoilla.

Vuokraussopimus antoi Suomelle aikaa kanavan rakenta-

miseen viisi vuotta. Tässä ajassa suoritettiin maastotutkimukset, mallikokeet, yleissuunnitelman ja työpiirustusten laatiminen, varsinainen rakennustyö sekä kanavan kokeilu liikennettä varten. Kanava mitoitettiin 78 m pituiselle, 11 m levyiselle ja 4,2 m syväkulkuiselle laivalle, jollaisen lastauskyky on noin 1600 tonnia. Varsinaista kanavaa Saimaalta Brusnitchnoeen, jossa vallitsee Suomenlahden vedenkorkeus, on 43 km. Tästä on kaivettua kanavaa 32 km, loput kanavajärviä. Kanavan tuloväylä Viipurin väylältä Brusnitchnoeen on 14 km. Kanavassa, jonka putouskorkeus Saimaan ja Suomenlahden välillä on noin 76 metriä, on kahdeksan sulkua, joista kolme Suomen puolella ja viisi Neuvostoliiton puolella. Kanavan yli on rakennettu 13 siltaa, joista kuusi kiinteätä, seitsemän avattavaa.

Kanavahankkeeseen kuului myös vastaavan syvyisten väylien rakentaminen Saimaalle kanavan suulta Savonlinnan kautta Varkauteen ja Joensuuhun, yhteensä 520 km syväväyliä.

Rakennustyö käsitti kaikkiaan noin 12 milj.m<sup>3</sup> maarakennustöitä ja lisäksi sulkurakenteet, 7 km rautateitä siltoineen, 42 km yleisiä teitä siltoineen, huonerakenteita, sähkölinjoja, valaistus- ja viitoitustöitä sekä maisematöitä.

Työt suoritettiin urakalla vapaan hintakilpailun pohjalla. Kaikkiaan tehtiin 147 erilaista urakka- ja hankintasopimusta, näistä neljä neuvostoliittolaisten organisaatioiden kanssa, nimittäin Gvardeiskin salmen rautatie- ja maantietyöt suurine siltoineen Viipurissa, kaksi osaa kanavan tuloväylän ruoppauksesta ja tuloväylän merenkulun



turvalaitteiden rakentaminen.

Suomen ja Neuvostoliiton kanavavaltuutetut hoitivat kaikki Suomen ja Neuvostoliiton viranomaisille kuuluvat Saimaan kanavaa koskevat asiat. Rajaviranomaiset valvoivat työliikenteen valtakunnanrajalla ja vuokra-alueella.

Saimaan kanavan rakennushanke, joka luonnollisesti toteutettiin kokonaisuudessaan Suomen kustannuksella, maksoi kaikkiaan 294 milj. markkaa, mukaan luettuna edellä mainitut Saimaan väylät. Tästä määrästä oli Neuvostoliiton suorittamien töiden ja Neuvostoliitolle maksettujen korvausten osuus yhteensä noin 70 milj. markkaa eli noin 24 prosenttia.

Suomalais-neuvostoliittolaisen teknillisen tarkastuskomission todettua kanavan käyttövalmiiksi kanava avattiin liikenteelle heinäkuussa ja kanavan vihki Tasavallan Presidentti suuren juhlayleisön ja arvovaltaisen neuvostoliittolaisen valtuuskunnan läsnäollessa elokuun 5 päivänä viime vuonna. Välittömästi sitä ennen samana päivänä paljastettiin Brusnitchnoessa tämän työn muistomerkki, jossa on suomen- ja venäjänkielinen kirjoitus: "Saimaan kanavan jälleenrakentaminen vuosina 1963-1968 on Suomen ja Neuvostoliiton kansojen ystävyys tulos".

Suomalaisissa olosuhteissa kanavan käyttö kuljetuksiin jää riippumaan siitä, miten teollisuus ja varustamot kokevat kanavakuljetuksen taloudellisesti kilpailukykyiseksi rautatie- ja maantiekuljetuksiin verrattuna. Kanavakuljetuksen tulee tällöin osoittautua selvästi taloudellisimmaksi, ennenkuin sitä ryhdytään täysin mitoin käyttämään hy-

väksi. Taloudellisuuteen vaikuttavat mm. laivakaluston sopivuus, liikenteen sujuvuus kanavassa niin teknisesti kuin kanavapalvelun osalta, kanavan julkisten maksujen suuruus, ja satamatoiminnan tehokkuus Saimaan satamissa.

Koeliikenne on ollut käynnissä kanavassa teollisuuden ja varustamoiden toimesta. On kuljetettu sahatavaraa, selluloosaa, paperia, kartonkia, vaneria, teollisuuskemikalleja ja nestemäisiä polttoaineita kuljetuskustannusten selvittämistä varten. Alusten päälliköt ovat todenneet kanavan navigointiominaisuudet hyväksi.

Tähän astisen koeliikenteen taloudelliset tulokset eivät vielä ole selvillä. Yleisesti ottaen on tiedossa, että Saimaan etelärannikon teollisuuden osalta on kanavakuljetuksen kilpailuasema kireä. Mitä kauempaa Saimaalta tavara tuodaan sitä edullisempaa on kanavakuljetus. Tässä suhteessa tulee rakenteilla oleva Varkauden - Kuopion väylä edistämään liikennettä.

Senjälkeen kun Neuvostoliitto ystävällisesti suostui alkukesästä tänä vuonna Suomenlahden suojaisen rannikkoväylän käyttöön uittohinaukseen Vysotskin ja valtakunnanrajan välillä, on uittoa suoritettu Saimaalta Suomenlahden rannikolle. Kun tehtaitten raakapuunhankinnat niin hankinta-alueitten, määrien kuin kuljetustenkin suhteen ohjelmoidaan jo varhaisessa vaiheessa, ei uittoon kanavassa voitu suuremmassa määrässä päästä vielä tänä vuonna.

Kaikkiaan on tänä vuonna kuljetettu tavaraa noin 66.000 tonnia. Tästä on laivakuljetusta 42.000 tonnia ja



uittohinausta 24.000 tonnia.

Oman huomattavan osansa muodostaa kanavassa matkustajaliikenne. Neuvostoliittolainen "Saimaa" -laiva on suorittanut kuluneena kesänä 15 edestakaista matkaa Leningradin ja Lappeenrannan välillä kuljettaen lähes 3.000 matkustajaa. Suomen puoleisella osalla kanavaa on suoritettu 269 risteilyä ja kuljetettu yli 24.000 matkustajaa.

Sulutettujen alusten määrä kanavan yläpäässä Mälkiän sululla on ollut 1.100 ja vuokra-alueella Pällin sululla 400.

Kanavan liikenteen kehittäminen tulee jatkumaan vielä muutaman vuoden ennenkuin kanavakuljetus muovautuu siihen laajuuteen, mihin sillä on kuljetustaloudelliset edellytykset.

Suomalais-neuvostoliittolaisista kehitystehtävistä Saimaan kanavan liikenteen hyväksi ovat tällä hetkellä tärkeimmät matkailuliikenteen edistäminen ja pienten alusten liikenne-edellytysten parantaminen.

Suomalaiset matkailuasiantuntijat ovat sitä mieltä, että matkailuliikenne Viipuriin tulisi olemaan erittäin vilkasta, jos suunnitellun liikenteen - laivalla tai linja-autolla Viipuriin ja siellä matkustajat paluumatkalle vaihtaan - käytännölliset järjestelyt saataisiin kuntoon.

Myöskin olisi erittäin toivottavaa, että neuvostoliittolainen matkailu käyttäisi Saimaan kanavan tarjoamia mahdollisuuksia runsain määrin hyväkseen. Lappeenrannan kaupunki on jo varustautunut tähän rakentamalla matkustajasataman ja kohentamalla muutoinkin matkailuololojaan.

Varustamoiden ilmoituksen mukaan rannikkoaluksille, esimerkiksi pienille säiliöaluksille, jotka suorittavat nestemäisen polttoaineen kotimaista kuljetusta, itäisen Suomenlahden meriväylä ei nopeasti vaihtelevien tuuliolosuhteitensa vuoksi ole riittävän turvallinen. Nämä suomalaiset alukset tarvitsisivat samaa rannikkoväylää Vysotskista Viironlahdelle kuin uittohinauskin.

Lisäksi on otettava lukuun työntöproomuliikenne, jota ei vielä ole päästy kokeilemaan Saimaalla, mutta jolla voi olla merkitystä Saimaan ja meren rannikon välisessä liikenteessä. Tämäkin liikennemuoto edellyttää suojaisen rannikkoväylän käyttöä.

Arvoisat korkeat vieraat, olen näin muutamien sanoin kertonut Teille Saimaan kanavahankkeen toteuttamisen pääpiirteet ja kanavaliikenteen kehittämiseen tähtäävät tämän hetkiset näkymät.

Herra Puheenjohtaja. Kunnioittavasti pyydän saada luovuttaa, Teille, Herra Puheenjohtaja, tämän Saimaan kanavaa esittelevän kuva-albumin muistoksi vierailustanne kanavalla.



Речь генерального директора М. Нискала при посещении  
Председателем Президиума Верховного Совета СССР Н.В. Подгорным  
Сайменского канала 17.10.1969 г.

Господин Председатель Президиума Верховного Совета СССР,  
господин Президент Республики, дамы и господа.

От имени Управления дорожного и водного строительства,  
финской организации, заведующей администрацией Сайменского  
канала, имею честь приветствовать высоких гостей ознакомиться  
с этим водным путем построенным в добром содружестве на терри-  
тории двух соседей.

Вопрос о реконструкции Сайменского канала и открытие его для  
транзитного движения возбуждался постоянно между Финляндией и  
СССР после окончания второй мировой войны. Вопрос был положи-  
тельно и окончательно решен при посещении президентом Кекконен  
СССР в ноябре месяце 1960 года. Переговоры происходившие после  
этого о аренде советской части Сайменского канала Финляндии,  
привели к подписанию договора о аренде в сентябре 1962 года,  
который был ратифицирован 27 августа 1963 года когда и вступил  
в силу. По этому договору Советский Союз арендовал Финляндии  
советскую часть Сайменского канала и остров Малый Высоцкий и  
дал Финляндии право на строительство Сайменского канала и на  
использование его для транспорта коммерческих грузов на судах  
всех стран.

Договор об аренде предусматривал срок на строительство в пять  
лет. За это время были произведены исследования по местности,  
модельные испытания, составления проектного задания и рабочих  
чертежей, само строительство и испытания канала для движения.

Канал был размечен на судно длиной в 78 м, шириной в 11 м и с  
осадкой в 4,2 м, грузоподъемность которых пр. 1600 тонн.

длина основного канала 43 км от оз. Саймаа до Брусничного, где высота горизонта воды та же как и в Финском заливе. Из этого, искусственного канала 33 км, остальное озерные участки. Подходный фарватер канала от Выборгского фарватера до Брусничное длиной в 14 км. На канале где разница напора между оз. Саймаа и Финским заливом составляет пр. 76 м, находится восемь шлюзов, из которых три на стороне Финляндии и пять на стороне Советского Союза. Через канал построено 13 мостов, из которых шесть неразводных и семь открывающихся.

В замысел строительства канала входило также строительство соответственно глубоких фарватеров от устья Сайменского канала через Савонлинна в Баркаус и Йоенсуу, общей протяженностью в 520 км.

Строительство заключало в общем пр. 12 милл.кубометров земляных строительных работ и кроме этого конструкции шлюзов, 7 км железнодорожного пути с мостами, 42 км общественных дорог с мостами, жилищное строительство, линии электросвязи, работы по освещению и навигационной обстановке и пейзажные работы.

Работы были совершены подрядами на основе свободной конкуренции цен.

Всего было заключено 147 различных подрядов и поставок, из них четыре с советскими организациями, а именно железнодорожные и шоссейные работы с большими мостовыми переходами через Гвардейский пролив в Выборге, дноуглубительные работы двух частей подходного фарватера и строительство навигационной обстановки подходного фарватера.

Уполномоченные Финляндии и Советского Союза по каналу вели все дела Сайменского канала подлежащие компетенции должностных лиц Финляндии и Советского Союза. Пограничные власти надзирали за движением на гос. границе и на арендованной территории.



Строительство Сайменского канала, которое естественно было осуществлено целиком за счет Финляндии, стоило 294 миллиона марок, в которые входят и ранее упомянутые фарватеры оз. Саймаа. Из этой суммы стоимость работ произведенных Советским Союзом и выплаченные Советскому Союзу возмещения составляют пр. 70 миллионов марок или пр. 24%.

После того как финско-советская техническая комиссия констатировала готовность канала, канал был сдан в эксплуатацию в июле месяце и торжественно открыт президентом Республики в присутствии многочисленных гостей и авторитетной советской делегации пятого августа прошлого года. Непосредственно до этого был открыт в Брусничном монумент в честь этого строительства, на котором мемориальная доска с надписью на финском и русском языках: "Реконструкция Сайменского канала в 1963 - 1968 годах результат дружбы народов Финляндии и СССР".

В финских условиях потребление канала для перевозок будет зависеть от того, как промышленность и судовладельцы сочтут, что перевозки по каналу экономично могут конкурировать ценой в сравнении с железнодорожным и дорожным транспортом. Перевозки по каналу должны оказаться явно экономичные, только тогда он будет использоваться в полной мере. На экономичность действуют между прочим подходящие суда, ход движения на канале как технически, так и по части обслуживания канала, величина официальных оплат по каналу и эффективность работы гаваней на оз. Саймаа. Пробное движение на канале осуществили промышленность и судовладельцы. Перевозились пиломатериал, целлюлоза, бумага, картон, фанера, промышленные химикаты и жидкое топливо для определения транспортных стоимостей. Командиры судов констатировали, что навигационные свойства канала хорошие.

Экономические результаты пробного движения еще не ясны. В общем известно, что в отношении промышленности южных берегов оз. Саймаа конкурентная позиция канала слаба.

Чем далее с оз. Саймаа груз провозится тем выгоднее перевозка по каналу. В этом отношении, находящийся в стадии строительства фарватер Варкаус-Куопию увеличит движение.

После того как Советский Союз в начале этого лета любезно согласился на использование защищенного берегового фарватера на Финском заливе для буксировки сплава между Высоцким и гос. границей, был произведен сплав из оз. Саймаа на берега Финского залива. Так как закупка сырья фабриками как в отношении мест закупки, объемов и транспорта планируется заранее, то в этом году сплав по каналу не мог был достигнут в большем объеме.

Всего в этом году перевезено товара пр. 66.000 тонн. Из них судами 42.000 тонны и буксировка сплава 24.000 тонн.

Свою значительную роль имеет на канале пассажирское движение. Советский теплоход "Сайма" сделал за прошедшее лето 15 обратных рейсов между Ленинградом и Лаппеенранта и провез почти 3.000 пассажиров. На финской части канала было произведено 269 круизов и провезено более 24.000 пассажиров.

В верхней части канала на шлюзе Мялкия прошлюзовано 1.100 судов и на арендованной территории на шлюзе Пялли 400.

Развитие движения по каналу будет еще продолжаться несколько лет пока перевозки по каналу не достигнут объема, для которого у него имеются транспортно-экономические предпосылки.

Главными финско-советскими задачами развития движения на Сайменском канале являются в настоящее время развитие туристического движения и улучшения условий движения малых судов.



Финские эксперты по туризму считают, что туристическое движение в Выборг было бы очень оживленным, если бы практические устройства, уже проектированного движения на судне или на автобусе в Выборг и оттуда назад меняя способ передвижения, были бы в порядке.

Так же было бы очень желательно, чтобы и советский туризм пользовался бы возможностями, предоставляемыми Сайменским каналом в полном объеме.

Город Лаппеенранта уже подготовился к этому, построив пассажирскую гавань и улучшив кроме этого туристические условия.

По сообщениям судовладельцев, каботажным судам как напр. небольшим танкерам, которые занимаются перевозкой в своей стране жидкого топлива, морской фарватер восточного финского залива, из-за быстро меняющихся ветровых условий, недостаточно безопасен. Этим финским судам требовался бы тот же береговой фарватер из Высоцка в Виронлахти каким теперь пользуется сплав с буксирами.

Кроме этого надо принять во внимание движение барж с толкачами, которое еще не испытано на оз. Саймаа, но которое может иметь значение в движении между оз. Саймаа и морским берегом. Этот вид движения требует употребления защищенного берегового фарватера.

Уважаемые высокие гости, я в нескольких словах описал Вам главные черты осуществления строительства Сайменского канала и виды настоящего времени на развитие движения по каналу.

Господин Председатель, прошу с почтением передать Вам этот альбом с фотографиями Сайменского канала на память о Вашем посещении.

Paavo Aitio  
9.12.1968  
Helsinki



Ministeri Aitio. Helsinki 18.11.1968

Herra Suurlähettiläs

Arvoisat neuvostoliittolaiset ystävät

Hyvät herrat

Uusi kausi on alkanut Saimaan kanavan pitkässä ja monivaiheisessa historiassa Suomen Tasavallan Presidentin avatessa kanavan virallisesti liikenteelle elokuun 5 p:nä 1968. Uusi vesireitti on kahden naapurikansan hyvien suhteiden konkreettinen ilmaus.

Saimaan kanava ei ole itsetarkoitus, kanava kanavan vuoksi. Se on rakennettu vaikutuspiirissään asuvien ihmisten ja heidän kauttaan koko kansamme taloudellisen hyvinvoinnin edistämiseksi ja elin-  
ehtojen parantamiseksi.

Sisävesitiet kuuluvat maamme luonnonvaroihin. Niiden liikenteellisen hyväksikäytön ja kehittämismahdollisuuksien selvittäminen on tullut entistä tärkeämmäksi nyt, kun laajoja vesistöalueita on saatettu laivakulkukelpoiseen meriyhteyteen. Puhuttaessa kanavan taloudellisesta merkityksestä ja sen käyttämisestä jo nyt hyvien naapuruussuhteidemme lujittajina on pantava merkille, että Suomen ja Neuvostoliiton välillä vuonna 1967 tehdyn sopimuksen perusteella myös matkustajaliikenne kanavassa alkoi tänä kesänä.

Saimaan kanavan alueen vuokraamista koskeva, koko maailmassa ainutlaatuinen sopimus, jonka tekemisestä sovittiin periaatteessa jo marras-

kuussa 1960 käydyissä neuvotteluissa, solmittiin elokuun 27 päivänä vuonna 1962. Valtiosopimuksen tekeminen osoitti Neuvostoliiton taholta tulevaa ymmärtämystä ja hyvää tahtoa naapurikansan etuja kohtaan.

Vuokrasopimuksesta saatiin luja perusta Suomen ja Neuvostoliiton molempia osapuolia hyödyttävälle tehokkaalle yhteistyölle. Kanavan rakentamisaikana on havaittu, että tätä yhteistyötä tehtiin myös käytännössä.

Paitsi Neuvostoliiton suorittamia työsuorituksia on ilolla pantava merkille se runsas myötätunto, tuki ja apu, jota Neuvostoliitto rakentamistöiden kestäessä on Suomelle kaikissa suhteissa antanut. Olemme kiitollisia kaikista niistä hyödyllisistä neuvoista ja esityksistä, joilla Neuvostoliitto on halunnut tätä rakentamistyötä edistää ja tukea. Tällä myönteisellä ja samalla aktiivisella suhtautumisella on Teillä, Herra Suurlähettiläs ja henkilökunnallanne ollut huomattava merkitys töiden menestykselliselle suorittamiselle. Kiittäen Suomen hallituksen puolesta Teitä, Herra Suurlähettiläs ja henkilökuntaanne arvokkaasta työstänne Saimaan kanavan hyväksi lausun Teidät tervetulleiksi Saimaan kanavan rakentamisen kunniaksi lyödyn mitalin jakotilaisuuteen ja luovutan puheenvuoron Suomen tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtajalle, herra Martti Niskalalle.



Министр Айтио  
9.12.1968

Г:н Чрезвычайный Посол  
Уважаемые советские друзья  
Господа

Новый период начался в длинной и богатой событиями истории Сайменского канала, когда Президент Республики официально открыл канал для эксплуатации 5 августа 1968 года. Новый водный путь является конкретным проявлением дружественных отношений между двумя соседними странами.

Сайменский канал - не самоцель, как канал для канала. Он построен с целью развития <sup>экономического</sup> ~~хозяйственного~~ благополучия и улучшения ~~жизни~~ жизненных условий проживающих в сфере его влияния лиц, и через них, всего нашего народа. Внутренние водные пути являются нашими естественными ресурсами. Выяснение возможности их транспортного использования и развития стало еще более важным, когда обширные водные районы соединены с морем судоходным сообщением. Говоря об экономическом значении канала и его использовании, как укрепляющим уже , хорошие, добро-соседские отношения факторе, следует отметить, что в соответствии с заключенным в 1967 году между Финляндией и Советским Союзом соглашением, пассажирское движение по каналу началось летом текущего года. Договор о передаче в аренду территории Сайменского канала, единственный в своем роде договор во всем мире, о заключении которого была достигнута принципиальная договоренность во время

проведенных в ноябре 1960 года переговоров, был подписан 27 августа 1962 года. Заключение государственного договора было проявлением понимания и доброй воли со стороны Советского Союза к интересам соседней страны.

Договор об аренде послужил прочным фундаментом для взаимовыгодного, эффективного сотрудничества между Финляндией и Советским Союзом. В процессе строительства канала было замечено, что это сотрудничество проводилось и на практике.

Наряду с выполнением Советским Союзом отдельных строительных работ следует с радостью отметить то обильное сочувствие, поддержку и помощь, которые Советский Союз оказывал Финляндии во всех отношениях в процессе строительных работ. Мы благодарны за все те полезные советы и предложения, которыми Советский Союз хотел содействовать этой строительной работе и поддерживать ее. В этом сочувственном и одновременно активном отношении имели значительную роль в успешном проведении работ Вы г:н Чрезвычайный Посол и Ваш персонал.

Благодаря Вас г:н Чрезвычайный Посол и Ваш персонал от имени Правительства Финляндии за вашу ценную работу на благо Сайменского канала, приветствую Вас добро пожаловать на вручение памятных медалей в честь строительства Сайменского канала и представляю слово генеральному директору Управления дорожного и водного строительства г:ну Мартти Нискала.



Martti Niskala

18.11.1968

Helsinki

Pääjoht.Niskala.Helsinki 18.11.1968

Herra Ministeri

Herra Suurlähettiläs

Arvoisat neuvostoliittolaiset ystävät

Hyvät herrat

Suomen ja erikoisesti maamme itäisten osien kuljetustaloudelle ensiarvoisen tärkeä Saimaan kanava - kuten kaikki täällä läsnäolevat tietävät - on viiden vuoden ankaran työn ja monien ponnistusten jälkeen valmistunut ja otettu käyttöön. Kuten muistamme, kanavan vihki elokuun 5 päivänä Suomen Tasavallan Presidentti. Tätä tilaisuutta kunnioitti läsnäolollaan Neuvostoliiton arvovaltainen hallitusvaltuuskunta merilaivastoministeri Bakajevin johdolla. Minulla on ilo todeta, että liikenne kanavalla on vähitellen päässyt käyntiin. Alukset ovat purjehtineet Suomen ja Neuvostoliiton sekä muutamia myös kolmansien maiden lippuja käyttäen. Purjehtijat ovat todenneet kanavan hyvin täyttävän



merenkulun vaatimukset.

Saimaan kanavan rakentaminen on ollut suurin yhtenäinen ja vaativin tämän alan rakennustyö Suomessa viimeksi kuluneiden vuosikymmenien aikana. Meidän suomalaisten rakentajien kannalta Saimaan kanavan rakentaminen on ollut sikäli erikoinen, että se on toteutettu laajamittaisena ja monitahoisena kansainvälisenä yhteistyönä. Neuvostoliiton ja Suomen keskeinen valtiosopimus ystävydestä, yhteistyöstä ja keskinäisestä avunannosta on luonut yleiset edellytykset kanavahankkeen toteutukselle. Sopimus kanava-alueen ja Malyij-Vysotskij-saaren vuokraamisesta antoi mahdollisuudet kanavahankkeen toteuttamiselle. Kanavaan liittyviä ja molempia maita koskevia yhteisiä asioita ovat ansiokkaasti hoitaneet molempien maiden kanavavaltuutetut ja heidän avustajansa.

Saimaan kanavan teknillisestä rakentamisesta on vastannut maamme kulkulaitosten ja

yleisten töiden ministeriön toimeksiannosta tie- ja vesirakennushallitus. Meitä rakentajia ovat työssämme auttaneet useat virastot, laitokset ja organisaatiot Suomessa. Meitä ovat auttaneet myös varsin monet viranomaiset ja henkilöt Neuvostoliitosta. Ovathan neuvostoliittolaiset organisaatiot tehtyjen sopimusten mukaisesti suorittaneet käytännön rakennustyöstä noin viidennen osan. Erikoisen arvokasta meille on ollut se moninainen ja jatkuva tuki, jonka me olemme saaneet Teiltä, Herra Suurlähettiläs, ja Teidän alaiseltanne suurlähetystön henkilökunnalta.

Suomalaisten rakentajien edustajana minulla on ilo todeta, että rakentajien ja muiden käytännön työtä suorittaneiden henkilöiden jatkuva yhteistyö on ollut aina miellyttävää, hyödyllistä ja yhteiseen suureen päämäärään pyrkivää. Tämän kaiken todistaa se, että kanava saatiin ennen sovittua päivämäärää val-



miiksi. Tasavallan Presidentti Urho Kekkonen on sanonut, että Saimaan kanava on Neuvostoliiton ja Suomen kansojen keskeisen yhteistyön vertauskuva. Me suomalaiset rakentajat tunnemme tyydytystä siitä, että olemme saaneet olla mukana tässä yhteistyössä.

Tahdomme tänään, kuten aikaisemminkin olemme tehneet, esittää tästä kaikesta kunnioittavat ja sydämölliset kiitoksemme Teille Herra Suurlähettiläs ja kaikille täällä oleville suurlähetystössä työskenteleville henkilöille.

Tie- ja vesirakennushallitus on maamme hallituksen suosiollisella luvalla lyöttänyt taiteilija Heikki Häiväojan muovaaman mitalin uuden Saimaan kanavan rakentamisen johdosta. Tämän mitalin avulla me tahdomme näkyvästi ja pysyvästi kiittää niitä henkilöitä, jotka arvovallallaan ja työllään ovat ratkaisevasti myötävaikuttaneet tärkeän kanavahankkeen on-

- 5 -

nelliseksi toteuttamiseksi. Tämän mitalin ensimmäisen kappaleen - kaikki ovat samanlaisia - on ottanut vastaan Presidentti Kekkonen. Se on myös luovutettu Moskovassa ministeri V.G. Bakajeville ja ministeri S.A.Kutchkinille.

Herra Suurlähettiläs

Arvoisat neuvostoliittolaiset ystävät

Tie- ja vesirakennushallituksen puolesta minulla on suuri kunnia vielä kerran kiittää Teitä arvokkaasta työstänne Saimaan kanavan hyväksi. Kunnioittavasti pyydän, että pysyväksi muistoksi tästä yhteistyöstä tahtoisitte vastaanottaa Saimaan kanavan mitalin.



г.и. Министр  
г.и. чрезвычайный Посол

~~Господин генеральный консул~~  
~~заместитель председателя~~ ~~Беломорского~~  
Уважаемые советские друзья

~~Дамы и~~ господа

Первостепенно важный для транспортной экономики Финляндии и особенно для восточных областей нашей страны, Сайменский канал как всем здесь присутствующим известно, после пятилетнего упорного труда и многих усилий закончен и принят в эксплуатацию. Как помним, канал был открыт для эксплуатации пятого августа сего года Президентом Финляндской Республики. Это торжество почтила своим присутствием авторитетная государственная делегация Союза Советских Социалистических Республик во главе с министром морского флота Бакаевым. Я рад заметить, что движение на канале понемногу началось. Суда проходили под флагом Финляндии, Советского Союза и некоторых третьих стран. Мореходы констатировали что канал вполне отвечает требованиям навигации.

Строительство Сайменского канала было наибольшим единым и ответственным строительством в Финляндии в течении последних десятилетий. С нашей стороны, с стороны финских строителей, строительство Сайменского канала было тем особенно, что оно было осуществлено обширной совместной международной работой. Государственно соглашение между Советским Союзом и Финляндией о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи дало общую предпосылку для осуществления замысла канала. Договор о аренде территории канала и острова Малый Высоцкий дал возможность осуществить предприятие. Относящие к каналу касающиеся обоих государств дела заслуженно провели уполномоченные обоих государств и их помощники.

За техническое строительство Сайменского канала отвечало по заданию министерства путей сообщения и общественных работ Финляндии Управление дорожного и водного строительства.



Нам строителям в нашей работе помогали многие учреждения, предприятия и организации в Финляндии. Нам также оказали помощь власти и очень многие лица в Советском Союзе. Ведь советские организации произвели в соответствии с контрактами приблизительно пятую часть практических работ строительства. X I.

Представителем финских строителей я рад заметить, что постоянная совместная работа строителей и лиц проводивших практическую работу была всегда приятна, благотворна и стремилась к общей цели. Доказательством этому служит то, что канал был выстроен до согласованной даты. Президент республики Урхо Кекконен сказал, что Сайменский канал является символом совместной работы народов Советского Союза и Финляндии. Мы финские строители чувствуем удовлетворение что могли участвовать в этой совместной работе.

XI. Особенно ценной была та многосторонняя и полная поддержка которую мы имели от Вас в изысканиях, проделках и от подлинных Вам персонале помощи.

Мы хотим сегодня, как и ранее это делали  
выразить с почтением за все это, нашу сердечную  
*Вот эти представители тех и тех*  
благодарность ~~представителям разных учреждений,~~  
*Здесь находившимся работникам и посетившим*  
~~предприятий и организаций Советского Союза.~~

Управление дорожного и водного строительства  
по благосклонному разрешению правительства  
нашей страны выбило медаль оформленную  
художником Хейкки Хийвоя по случаю строи-  
тельства Сайменского канала. *106020* Этой медалью  
*Здесь*  
мы хотим отблагодарить тех лиц, которые своим  
авторитетом и работой решающим образом со-  
действовали осуществлению важного предприятия,  
строительства канала. Первый экземпляр этой  
медали - которые все одинаковы - принял  
президент Кекконен. Она также вручена в Москве  
Министрам В.Г. Бакаеву и С.А. Кучкину.



- 5 -

Генеральный Посол

Уважаемые советские друзья

От имени Управления дорожного и водного  
строительства Финляндии я имею <sup>еще раз</sup> большую честь  
поблагодарить Вас за Вашу ценную работу на  
благо Сайменского канала.

Почтительно прошу, что бы Вы на <sup>подробную</sup> незабываемую  
<sup>совместную</sup> память об этой работе приняли медаль  
Сайменского канала.

12.II.1968

Martti Niskala

19.10.1968

Leningrad



Pääjoht.Niskala.Leningrad. 19.10.1968

### Kunnioitetut juhluvieraat

Tuon tähän uusitun Saimaan kanavan toisen purjehduskauden avajaisjuhlaan tervehdyksen Suomen tie- ja vesirakennushallitukselta sekä Saimaan kanavan hallinnolta. Alkava purjehduskausi on ensimmäinen normaaleissa olosuhteissa tapahtuva. Varmoihin kesän merkkeihin me voimme nyt lisätä valkokylkisten turistilaivojen ilmestymisen Saimaan kanavalle.

Tämän juhlan ulkonaiset puitteet kuvastavat sitä vankkaa perustaa, jolla Saimaan kanavan toiminta ja käyttö lepää. Me seisomme muistomerkillä, joka väkevästi symbolisoi Suomen ja Neuvostoliiton rakentavaa yhteistyötä ja kansojen ystävyyttä. Muistomerkkin toisella puolella odottaa suomalainen ja toisella puolella neuvostoliittolainen laiva valmiina suorittamaan purjehduskauden avauksen yhdenvertaisuuden osoituksena. Me suomalaiset iloitsemme siitä, että Saimaan kanavan liikenne voidaan aloittaa ja sitä jatkuvasti suorittaa näiden tunnusten mukaisesti.

Viime vuodelta saadut kokemukset osoittavat, että kanava ansaitsee teknillisten rakenteiden ja liikenteellisten ominaisuuksiensa puolesta korkeimman arvosanan. Meillä on myös mieluisat kokemukset kanavan henkilökunnan ammattitaidosta ja uutteruudesta. Aivan erityisen merkityksellistä on ollut hyvä ja kitkaton yhteistyö suomalaisen ja neuvostoliittolaisen kanavahenkilöstön kesken. Meillä on täysi syy uskoa, että tällä ystävyyden kanavalla tällainen

hyvä ja auttavainen yhteistyö tulee aina jatkumaan.

Saimaan kanavan liikennemäärä jäi viime vuonna odotetusti varsin pieneksi. Alkavana purjehduskautena on odotettavissa liikennettä jo runsaammin, joskin talouselämän mukautuminen uuteen kuljetusmuotoon kestää joitain vuosia. Kanavan liikennemääriin vaikuttavat monet seikat, joista tärkein on kuljetuskustannusten suuruus muihin kuljetusmuotoihin verrattuna kuljetettaessa tavaraa Saimaan kanavan vaikutusalueelle tai sieltä maailman markkinoille. Näitä kustannuksia voidaan myös säädellä maksuilla ja tariffeilla. Me kanavalaiset toivomme olosuhteiden muodostuvan sellaisiksi, että Saimaan kanava kulkuväylänä voisi täyttää tarkoituksensa ja tarjota Itä-Suomelle ja sen kehitykselle aikaisempaa edullisemmat olosuhteet.

Tuleviin liikennemääriin vaikuttavat myös väylien kehittyminen. Parhaillaan jatketaan syväväylän rakentamista Saimaan alueella Varkaudesta Kuopioon. Suunnitelmien mukaan väylä valmistuu kahden vuoden kuluttua ja välittömästi lisää liikennettä. Viime maaliskuussa on Suomen ja Neuvostoliiton kesken sovittu Suomenlahden rannikkoväylän käytöstä, mikä jo tänä vuonna tekee mahdolliseksi myös nippu-uiton kanavareittiä pitkin ja lisää pienten alusten turvallisuutta.

Saimaan kanavan suuri merkitys matkailulle on kiistaton. Nykypäivän kiireinen ihminen tarvitsee virkistystä yhtä välttämättömästi kuin muita elämi-



sen perustarpeita. Me toivomme, että yhä useampi turisti tulisi ihailemaan kanavan kauniita näkymiä. Kanavan henkilökunta suorittaa palvelustaan mielellään matkailijoiden mukavuudeksi.

Saimaan kanavan nimissä toivotan laivat tervetulleiksi kanavalle. Tulkoon alkavasta purjehduskaudesta suotuisa ja vilkas sekä seuratkoon onni ja menestys niin kaikkia kanavalla työskenteleviä kuin kanavalla liikennöiviäkin.

Уважаемые гости торжества

И приношу на это торжество открытия второго навигационного периода реконструированного Сайменского канала приветствие от Управления дорожного и водного строительства Финляндии и от <sup>Сайменского</sup> дирекции канала. Начиная навигационный период является первам при нормальных обстоятельствах. К верным признакам лета мы можем еще присоединить и появление белокрылых туристических судов на Сайменском канале.

Наружные рамки этого торжества отражают тот основательный фундамент на который опираются деятельности и эксплуатация Сайменского канала. Мы стоим у монумента который ярко символизирует совместную работу и дружбу народов Финляндии и Советского Союза. С одной стороны монумента ожидает финское судно с другой советское судно, готовые совершить открытие навигации в доказательство равноправия. Мы финны радуемся тому что движение по Сайменскому каналу может начаться и продолжаться соответственно этим девизам.

Опыт прошлого года показали что канал по техническим и эксплуатационным свойствам достоин высшей оценки. Имеем также и хорошие показатели о профессиональном искусстве и усердии персонала канала. Особенно значительной была хорошая и успешная работа между финским и советским персоналом канала. Мы можем быть уверены что эта совместная благотворная работа на канале дружбы будет и впредь продолжаться.



Объем движения по Сайменскому каналу как и предполагалось, в прошлом году был очень малым. В наступающем навигационном периоде ожидается увеличение движения хотя приспособление экономики к новому виду транспорта продолжится еще несколько лет. На объем движения по каналу влияют многие обстоятельства из которых главным является стоимость перевозки в отношении других видов транспорта при перевозках груза в район влияния Сайменского канала или оттуда на рынки мира. Эти расходы могут регулироваться обложениями и тарифами. Мы, обслуживающие канал, надеемся что условия сложатся так, что Сайменский канал, как трасса, сможет выполнить свое назначение и обеспечит восточной Финляндии и ее развитию более выгодные чем старые, условия.

На будущие объемы движения влияют также и развитие фарватеров. В настоящее время продолжается строительство глубоководного фарватера на Сайменском бассейне из Варкаус в Куопио. По проекту фарватер будет готов через два года и непосредственно умножит движение.

В прошлом марте месяце была достигнута договоренность между Финляндией и Советским Союзом о употреблении фарватера идущего около берега в Финском заливе, что уже в этом году даст возможность на пучковой сплав по каналу и обеспечит безопасность малых судов.

Большое значение Сайменского канала для туризма бесспорно. Спешному человеку нашего времени требуется отдых также необходимо как и другие основные потребности жизни. Миллиардах

Мы надеемся что еще больше туристов прибудет любоваться красивыми пейзажами ~~канала~~. Персонал канала с удовольствием работает и на угоду туристам.

От имени Сайменского канала приветствую суда добропожаловать на канал. Пусть будет начавшаяся навигация благоприятной и оживленной и <sup>да</sup> ~~пусть~~ ~~сопро-~~вождает счастье и успех как и работающих на канале так и плавающих по нему.

23.5.1969

Симо Ятинен  
Главный директор Управления  
дорожного и водного строительства  
Финляндии



Paavo Aitio

5.8.1968

Lauritsala

Ministeri Paavo Aitio, Saimaan kanavan vihkiäis-  
juhlassa 5.8.1968 klo 17 pidetty juhlaesitelmä.

Olemme äsken nähneet uuden kauden alkamisen Saimaan kanavan pitkässä ja monivaiheisessa historiassa Tasavallan Presidentin avatessa kanavan virallisesti liikenteelle. Uusi, sitä ympäröivään kauniiseen luontoon hyvin sopeutuva vesireitti on teknillisessä mielessä huomattava saavutus. Taloudellisesti arvosteltuna kanavan merkitys on erittäin suuri. Mutta lisäksi se on paljon muuta. Se on kahden naapurikansan hyvien suhteiden konkreettinen ilmaus. Olemme tänään liikkuneet Suomen ja Neuvostoliiton ystävyyttä näkyvästi todistavilla paikoilla.

Saimaan kanavan asiaa on sen viime vaiheessa, lähtien kanava-alueen vuokraamista koskevien ensimmäisten neuvottelujen alkamisesta kolmatta vuosikymmentä sitten, hoidettu niin kuin hyvien naapureiden välisiä asioita hoidetaan. Pyrkimystä lämpimien suhteiden luomiseen, ylläpitämiseen ja kehittämiseen osoitti vakuuttavasti jo ensimmäisten keskustelujen käyminen vuonna 1947.

Jokainen merkittävä työ vaatii edistyäkseen vankan todel-



lisuus pohjan ja huolellisen valmistelun. Saimaan kanavaa koskevaa Suomen ja Neuvostoliiton valtioiden välistä sopimusta ei olekaan valmisteltu ja laadittu yhdessä hetkessä. Kun näin on, voimme olla varmoja siitä, että kanava on rakennettu kaikissa merkityksissä lujalle pohjalle. Saimaan kanavan alueen vuokraamista koskeva, koko maailmassa ainutlaatuinen sopimus, jonka tekemisestä sovittiin periaatteessa jo marraskuussa 1960 käydyissä neuvotteluissa, solmittiin elokuun 27 päivänä vuonna 1963. Valtiosopimuksen tekeminen osoitti Neuvostoliiton taholta tulevaa ymmärtämystä ja hyvää tahtoa naapurikansan etuja kohtaan. Sopimuksen soveltaminen käytäntöön on osoittanut, että sen laatijat puolin ja toisin tajusivat oikein sen hengen ja myös muodon, johon sopimus tuli kirjoittaa. Nämä henkilöt ovat toiminnallaan ansainneet kiitoksemme.

Saimaan kanavan alueen vuokraamista ja alueen käyttöä koskeva sopimus on ollut erinomaisena perustana nyt valmistunutta suurta rakentamistehtävää käytännössä suoritettaessa. Valtiosopimuksessa selvitettyjen kysymysten lisäksi on luonnollisesti ollut sovittava lukemattomista suuremmista ja pienemmistä yksityiskohdista. Tämän vaativan tehtävän ovat suorittaneet molempien maiden valtuutetut, jotka vaivojaan säästämättä ovat hyvässä yhteisymmärryksessä menestyksellisesti työskennellen luoneet kanavan varsinaisille rakentajille hyvät työskentelyolosuhteet.

Tänään valmiina näkemämme, olosuhteissamme varsin mittava rakentamistyö on suunniteltu ja toteutettu vajaas-

sa viidessä vuodessa. Tämä on vaatinut paljon sekä henkistä että ruumiillista työtä ja aherrusta. Työtä on tehty niin toimistoissa kuin avoimen taivaan allakin. Eri vuodenaikojen sään oikkujen armoilla on koko ajan uurastettu määrätietoisesti. Mieluisa velvollisuuteni on lausua kaikille rakentajille ja suunnittelijoille, niin virkamiehille kuin työläisillekin kiitokset hyvin tehdystä työstä.

Vuokrasopimuksesta saatiin luja perusta Suomen ja Neuvostoliiton molempia osapuolia hyödyttävälle tehokkaalle yhteistyölle. Kanavan rakentamisaikana on havaittu, että tätä yhteistyötä tehtiin myös käytännössä.

Ensiksikin on Neuvostoliitto tehnyt kanssamme työtä teknillisessä mielessä. Neuvostoliittolaiset rakentajat ovat suorittaneet monia kanavan valmistamiseen ratkaisevasti vaikuttaneita tehtäviä. He ovat, esimerkin mainitakseni, rakentaneet Kivisillansalmen sillat, jotka ovat jokaisen Viipuriin kulkevan nähtävissä, kulkipa hän maitse tai kanavaa myöten.

Paitsi työsuorituksia on ilolla pantava merkille se runsas myötätunto, tuki ja apu, jota Neuvostoliitto rakentamistöiden kestäessä on Suomelle kaikissa suhteissa antanut. Olemme kiitollisia kaikista niistä hyödyllisistä neuvoista ja esityksistä, joilla Neuvostoliitto on halunnut tätä rakentamistyötä edistää ja tukea. Tällä myötämiehellisellä ja samalla aktiivisella suhtautumisella on ollut ratkaiseva merkitys töiden menestykselliselle suorittamiselle.



Saimaan kanava ei ole itsetarkoitus, kanava kanavan vuoksi. Se on rakennettu vaikutuspiirissään asuvien ihmisten ja heidän kauttaan koko kansamme taloudellisen hyvinvoinnin edistämiseksi ja elinehtojen parantamiseksi.

Puhuttaessa samalla kertaa kanavan taloudellisesta merkityksestä ja sen käyttämisestä jo nyt hyvien naapuruussuhteidemme lujittajana on pantava merkille, että Suomen ja Neuvostoliiton välillä vuonna 1967 tehdyn sopimuksen perusteella matkustajaliikenne kanavassa alkoi tänä kesänä.

Kanavan rakentamistyöstä on ollut suurta apua työllisyyden edistäjänä kokeminamme vaikeina työttömyystalvina. Tämän lisäksi voidaan kanavan rakentamistyön selvästi todeta vilkastuttaneen niiden paikkakuntien taloudellista elämää, joiden kautta kanava ja sen käytön oleellisena edellytyksenä oleva syväväyläverkko kulkee.

Kiinnostus, jota kanavan vaikutusalueella on kuntien ja liiketoimintaa harjoittavien yritysten sekä eri järjestöjen taholta tunnettu, osoittaa näiden jo oivaltaneen kanavan käyttöön saamisen suuren merkityksen. Kun maamme ulkomaanliikenteen odotetaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2000 mennessä, Saimaan kanava tulee olemaan tärkeä, ellei jopa tärkein Itä-Suomen liikenteen välittäjä. Uskonkin, että kun kaikki tarpeelliset väylät ja satamat saadaan tehdyiksi ja muut vastaavat valmistavat toimenpiteet suoritetuiksi, kanavan välittömästi vaikutusalueelleen ja välilli-

sesti koko maalle tuottama hyöty muodostuu selvästi suuremmaksi kuin tähän mennessä on voitu olettaa.

Kehittyvä yhteiskunta on kaikkialla käyttänyt kuljetustoiminnassaan vesiliikennettä, missä siihen vain on ollut mahdollisuuksia. Kautta koko historiallisen kauden ovat taloudellisessa ja myös sivistyksellisessä suhteessa edistyneimmät kansat ymmärtäneet vesiliikenteen suuren merkityksen ja sitä kaikin tavoin edistäneet. Tuloksena onkin voitu todeta kehityksen kaikilla aloilla olleen vilkkainta alueilla, joilta on pääsymahdollisuus riittävän kulkukelpoiseihin vesistöihin.

Meillä Suomessa vesiteiden käyttöön on varsin hyvät luonnon edellytykset. Paitsi pitkää merenrannikkoamme ovat laajat sisävesistömme liikennöimiseen melko sopivia. Tämä johtuu erityisesti siitä, että Sisä-Suomen järviylängön, joka käsittää noin kolmanneksen maamme pinta-alasta, pääjärvet ovat suunnilleen samalla korkeudella. Koska laaja osa Saimaan vesistöä on aivan samassa tasossa, on sisävesiliikenteemme kehitys useissakin vaiheissa alkanut ja ollut voimakkainta juuri tämän vesistön alueella.

Vesistöjemme maantieteellisen suotuisuuden vastakohtaksi maamme ilmasto asettaa kuitenkin vesiliikenteelle rajoituksia. Luonnollisen purjehduskauden pituudeksi lasketaan järvivesistöissämme noin seitsemän kuukautta.

Määrätietoinen Järvi-Suomen vesiteiden kehittäminen alkoi heti höyrylaivan käyttöön tulon jälkeen. Koska höyrylaiva ei ole kovinkaan riippuvainen purjehduskauden sää-



olosuhteista, se sopi erinomaisesti ahtaiden sisävesien liikennöimiseen.

Tätä taustaa vasten ei tunnukaan ihmeeltä, että maamme ensimmäinen höyrylaiva "Ilmarinen" rakennettiin Saimaan vesistöalueella, Kiteen Puhoksessa. Tämä tapahtui vuonna 1833.

Saimaan kanavan ensimmäinen liikenteelle avaaminen vuonna 1856 merkitsi tien avautumista Itä-Suomen talouselämän kehitykselle. Elinkeinoelämä ja kaupankäynti vilkastuivat, kun metsätalouden ja puunjalostusteollisuuden toimintaedellytykset paranivat ratkaisevasti. Kanavoidut vesitiet ulotettiin Saimaan vesistön latvoille saakka, samalla kun myös muiden järvivesistöjen vesiteitä kehitettiin.

Sisävesiemme alusliikenteen merkitys on parin viime vuosikymmenen aikana ollut varsin vähäinen. Tämä johtuu siitä, että yhtäjaksoinen maakuljetus on huokeampaa kuin yhdistetty vesi- ja maakuljetus, jossa tavara ensin kuljetetaan vesitse ja sitten maakuljetuksena tai päinvastoin, jolloin joudutaan huomattavaan purkaus- ja lastauskustannusten lisäykseen. Tehdyissä kuljetustaloudellisissa arvioinneissa on havaittu ilmeiseksi, että vesitieyhteys mereen on meidän oloissamme sisävesistöjen alusliikenteen kokonaistaloudellisen kannattavuuden välttämätön edellytys.

Missä tämä on saatu aikaan, kuten nyt Saimaan ve-

sistön osalta, päästään purjehtimaan suoraan sisävesiltä ainakin Itämeren ja Pohjanmeren alueille.

Saimaan kanavan ja siihen liittyvien syväväylien liikenteessä on tavaraliikenteellä luonnollisesti suurin merkitys. Tätä hoitavat nykyisin ensi sijassa omalla konevoimalla kulkevat rahtialukset. Kotimaisessa liikenteessä voidaan lisäksi käyttää myös proomuliikennettä Saimaan alueella ja sieltä rannikollemme. Samaa kuljetustapaa voidaan käyttää ulkomaanliikenteessäkin, jolloin jälleentalaus tapahtuu meren puolella. Edelleen on mahdollista, että merikelpoisilla proomuilla rahdattaisiin Itämeren alueelle.

Viime aikoina on eri puolilla maailmaa tullut yhä enemmän käytäntöön työntöproomuliikenne. Ohjailuominaisuuksien, veden aiheuttaman kulkuvastuksen ja miehistötarpeen osalta tämä kuljetustapa on perinteellistä hinausmenetelmää selvästi edullisempi. Työntöproomuliikenteessä on teknillinen ratkaisu se, että yhtä tai useampaa yhteen liitettyä proomua työntää taakse kiinnitetty työntöalus. Tämä liikennemuoto on kasvanut voimakkaasti myös Keski-Euroopan sisävesiliikenteessä, jossa omalla konevoimalla kulkeva aluskanta on uuden kuljetusmuodon johdosta jopa vähentynyt.

On mahdollista, että tämä kuljetustapa osoittautuu Saimaallakin edulliseksi. Työntöproomuyhdistelmän, jota kutsutaan työntökytkyeeksi, käyttämismahdollisuus on otettu



huomioon Saimaan kanavan liikennesäännössä ja tietävästi tähän kuljetustapaan on kiinnitetty huomiota varustamoidenkin taholla.

Sisävesiliikenteessä on myös matkailuliikenteellä ja muulla kasvavan hyvinvoinnin ja vapaa-ajan mukana lisääntyvällä virkistys- ja urheiluliikenteellä oma osansa. Vesiteiden kehittämisessä tulee matkailu- ja virkistystekijöillä olemaan yhä suurempi osuus.

Alusliikenteen lisäksi on vesistöjämme vanhastaan käytetty raakapuutavaran uittoon. Tämän kuljetustavan kehitys on nykyaikana johtanut suurten nippulauttakuormien hinaukseen, nippu-uittoon. Paitsi kuljetuskustannussyistä, tämä johtuu siitä, että puunjalostusteollisuus tuotantomenetelmiensä muuttumisen vuoksi tarvitsee nykyään raakapuun tehtaalle tuoreena ja kuorellisena. Tällainen puu saattaa irrallaan uitettuna helposti upota, jolloin uittohukka muodostuu suureksi ja muu vesiliikenne voi häiriintyä. Sen sijaan voidaan raakapuuta tuoreena ja kuorellisena taloudellisesti ja turvallisesti uittaa nipuissa. Samalla saadaan raakapuun käsittely mahdollisimman suurelta osalta keskitetyksi tehtaille, jolloin tarvittavat työvaiheet voidaan suorittaa taloudellisimmin. Raakapuun hankinnassa pyritään lisäksi nykyisin jopa kuljetukseen täysinä runkoina. Tämäkin käy parhaiten päinsä nipuissa uittaen.

Näyttääkin siltä, että irtouitto Järvi-Suomen vesistöissä tulee käytännöllisesti katsoen kokonaan loppumaan.

Sen korvaavat suurimmalta osalta maakuljetus vesistöön ja edelleen nippu-uitto tehtaalle. Lyhyen matkan kuljetuksissa voidaan edullisesti käyttää autokuljetusta, mutta pitkillä matkoilla nippu-uitto pysyy ylivoimaisesti taloudellisimpana. Nykyisin on noin puolet puunjalostustehtaille tuotavan raakapuun kuljetussuoritteesta uittoa. Tämä merkitsee noin 11 - 13 miljoonan kiintokuutiometrin uittamista vuosittain.

Myös nippu-uiton vaatimukset on otettu huomioon Saimaan kanavaa ja siihen liittyvää syväväyläverkkoa suunniteltaessa ja rakennettaessa. On toivottava, että kysymys nippulauttojen kuljetusreitistä Suomenlahdella saataisiin uiton liikenteelliset vaatimukset huomioon ottaen suotuisaan ratkaisuun, jolloin kanavasta kansantaloudellemme koituva hyöty saataisiin täysimääräiseksi.

Sisävesitiet kuuluvat maamme luonnonvaroihin. Niiden liikenteellisen hyväksikäytön ja kehittämismahdollisuuksien selvittäminen on tullut entistä tärkeämmäksi nyt, kun laajoja vesistöalueita on saatettu laivakulkukelpoiseen meriyhteyteen. Teollisuuden raakapuun hankintatekniikassa edelleen tapahtuvan muutosprosessin kuljetustekniikalle asettamia uusia vaatimuksia tulee myös edelleen selvittää. Eduskunta on lausunut toivomuksen Järvi-Suomen vesireittien kanavoimismahdollisuuksia koskevan teknillistaloudellisen kokonaistutkimuksen suorittamisesta, mikä työ on tie- ja vesirakennushallituksessa aloitettu. Syväväylän ulottamista



Kuopioon saakka on kuitenkin jo tässä vaiheessa pidettävä erittäin tarpeellisena toimenpiteenä, jonka toteuttamiselle on ilmeisesti olemassa myös riittävät taloudelliset edellytykset.

Saimaan kanavan liikenteen eri muotojen teknillisten ja hallinnollisten edellytysten kehittämisen lisäksi on nyt, kun kanava on valmistunut, ilmeisesti syytä erityisesti tutkia mahdollisuuksia purjehduskauden pidentämiseksi. Kanavan käyttöä on pyrittävä kaikin tavoin kehittämään, jotta tehdystä työstä ja sijoitetuista pääomista saataisiin mahdollisimman suuri hyöty.

Vesiteiden kehittämisen päämääränä on pidettävä sellaisten alusliikenne- ja nippu-uittomahdollisuuksien aikaansaamista, että vesiliikenne pystyy suoriutumaan sille kokonaistaloudellisin perustein kuuluvasta kuljetusosuudesta, samalla kun luodaan edellytyksiä talouselämän ja nimenomaan teollisuuden jatkuvalle kehitykselle. Tähän päämäärään voidaan entistä tuloksellisemmin pyrkiä nyt, kun Suomen ja Neuvostoliiton välisen hyvien suhteiden mittava osoitus, Saimaan kanava on valmistunut ja avattu liikenteelle.

ЮБИЛЕЙНЫЙ ДОКЛАД МИНИСТРА ПААВО АЙТЗО НА ТОРЖЕСТВЕ ПО  
СЛУЧАЮ ОТКРЫТИЯ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА 5.VIII 1968 ГОДА

Господин Президент Республики!

Господин Министр морского флота СССР!

Дамы и господа!

Мы были только что свидетелями начала нового периода в длинной, богатой событиями истории Сайменского канала, когда Президент Республики официально открыл канал для эксплуатации. Новый, хорошо приспособившийся к окружающей его красивой природе водный путь является в техническом смысле значительным достижением. С экономической точки зрения значение канала чрезвычайно большое. Но, кроме того, он включает в себя и другое. Он представляет собой конкретное проявление дружественных отношений между двумя соседними странами. Мы сегодня проходили по местам, свидетельствующим конкретно о дружбе между Финляндией и Советским Союзом.

Дело Сайменского канала в его последней фазе, начиная с приступления к первым переговорам о передаче территории канала в аренду два с лишним десятилетия назад, вели в духе, в котором ведутся дела между хорошими соседями. О стремлении к установлению, поддержанию и развитию теплых отношений свидетельствовали уже проведенные в 1947 году первые беседы.

Каждая значительная работа требует для своего успеха твердой реальной основы и тщательной подготовки. Договор между государствами Финляндии и Советского Союза о Сайменском канале не был подготовлен и выработан в один момент. Таким образом, можем быть уверены в том, что канал зиждется во всех отношениях



на прочной основе. Договор о передаче в аренду территории Сайменского канала, беспрецедентный договор своего рода во всем мире, о заключении которого была достигнута принципиальная договоренность во время проведенных в ноябре 1960 года переговоров, был подписан 27 августа 1963 года. Заключение государственного договора было проявлением понимания и доброй воли со стороны Советского Союза к интересам соседней страны. Применение договора на практике показывало, что его составители на обеих сторонах правильно понимали его дух, а также форму, которую должны были дать договору. Эти люди заслужили своей деятельностью нашу благодарность.

Договор о передаче в аренду и об использовании территории Сайменского канала служил отличным фундаментом для практического осуществления завершенной сейчас большой строительной задачи. Кроме вопросов, урегулированных государственным договором, приходилось, естественно, договариваться о множестве деталей различного масштаба. Эту ответственную задачу выполняли уполномоченные по каналу обеих стран, которые, не щадя своих сил, создали, работая в хорошем взаимопонимании, благоприятные условия работы для самих строителей канала.

Стоящая сегодня в готовом виде перед нашими глазами, в наших условиях весьма масштабная строительная работа была спроектирована и осуществлена за неполные пять лет. Это потребовало много как умственного, так и физического труда и старания. Работа велась как в конторах, так и под открытым небом. Находясь во власти капризов погоды разных времен года, работы велись все время усердно, целеустремленно. Моя приятная обязанность выразить всем строителям и проектировщикам, как служащим, так

и рабочим благодарность за хорошо проведенную работу. Арендный Договор служил прочным фундаментом для взаимовыгодного, эффективного сотрудничества между Финляндией и Советским Союзом. В процессе строительства канала могли отметить, что это сотрудничество проводилось и на практике.

Во-первых, мы сотрудничали с Советским Союзом в техническом смысле. Советские строители выполняли многие задачи, решающим образом повлиявшие на реконструкцию канала. Ими построены, например, мосты через пролив Кивисиллансалми, которые каждый проезжающий в Выборг может видеть, едет ли он по сухопутной дороге или по каналу.

Наряду с выполнением разных работ следует с радостью отметить то обильное сочувствие, поддержку и помощь, которые Советский Союз оказывал Финляндии во всех отношениях в процессе строительных работ. Мы благодарны за все те полезные советы и предложения, которыми Советский Союз хотел содействовать этой строительной работе и поддерживать ее. Это сочувствие и одновременно активное отношение играло решающую роль для успешного выполнения работ.

Сайменский канал - не самоцель, как канал для канала. Он построен с целью развития хозяйственного благополучия и улучшения условий жизни проживающих в сфере его влияния людей и, через них, всего нашего народа. Говоря одновременно об экономическом значении канала и его использовании, как укрепляющем уже хорошие, добрососедские отношения факторе, следует отметить, что в соответствии с заключенным в 1967 году между Финляндией и Советским Союзом соглашением пассажирское движение по каналу начато летом текущего года.



Строительство канала играло большую роль как увеличивающий занятость фактор в пройденные нами трудные зимы безработицы. Кроме того, можно легко отметить, что строительство канала оживляло хозяйственную жизнь тех районов, через которые проходят канал и являющаяся существенной предпосылкой для его использования система глубинных фарватеров.

Заинтересованность, проявляемая коммунальными общинами и занимающимися коммерческой деятельностью предприятиями, а также разными организациями, свидетельствует об осознании ими большого значения введения канала в эксплуатацию. Когда наше транспортное общение с другими странами - как рассчитывается - удвоится до 2000 года, Сайменский канал станет важным, возможно, самым важным посредническим транспортным путем Восточной Финляндии. Я убежден, что, построив все необходимые фарватеры и порты и завершив другие подготовительные мероприятия, приносимая каналом непосредственно сфере своего влияния и посредством всей стране польза окажется заметно большей, чем могли предположить до сих пор.

Развивающееся общество повсеместно использовало в организации своей перевозочной деятельности водный транспорт, если только для этого оказывались возможности. За весь исторический период самые развитые в экономическом, а также культурном отношениях народы понимали большое значение водного транспорта и всячески способствовали его развитию. В результате этого можно констатировать, что развитие во всех областях было самым бурным в районах, имеющих доступ к достаточно пригодным для эксплуатации водным системам.

У нас в Финляндии для использования водных путей име-

ются весьма хорошие природные предпосылки. Наряду с длинным морским побережьем наши внутренние водоемы подходят относительно хорошо к эксплуатации. Это вызвано, в частности, тем, что главные водоемы озерного плато Средней Финляндии, занимающие примерно одну треть территории нашей страны, расположены примерно на одном уровне. Поскольку обширная часть Сайменской водной системы находится на ровно таком же уровне, развитие нашего внутреннего водного транспорта началось и было самым стремительным именно в районе этой водной системы.

В противовес географической благоприятности наших водоемов климат нашей страны ставит, однако, на пути водного транспорта свои ограничения. Продолжительность естественного навигационного периода достигает в наших водных системах примерно семи месяцев.

Целеустремленное развитие водных путей района Приозерья началось непосредственно после введения в эксплуатацию парохода. Поскольку пароход в сильной степени не зависит от климатических условий навигационного периода, он превосходно подходит к движению по узким внутренним водоемам.

На фоне вышесказанного нет ничего удивительного в том, что новый пароход нашей страны "Илмаринен" и был построен в районе Сайменской водной системы, поселке Пухос в местности Китее. Это было в 1833 году.

Первое открытие Сайменского канала для эксплуатации в 1856 году означало открытие ворот для развития экономической жизни Восточной Финляндии. Промысловая жизнь и торговля оживлялись по мере коренного улучшения предпосылок деятельности лесного хозяйства и деревообрабатывающей промышленности. Канализированные водные пути были распространены до верховьев



Сайменской водной системы, с происходящим одновременно развитием водных путей других озерных систем.

Значение судоходства во внутренних водоемах было в течение протекших двух десятилетий весьма незначительным. Это объясняется тем, что непрерывная сухопутная перевозка дешевле комбинированного водного и сухопутного транспорта, в котором груз сперва перевозится водным, а потом сухопутным путем или наоборот, что вызывает значительное увеличение расходов, связанных с разгрузкой и погрузкой товара. В произведенных транспортно-хозяйственных расчетах обнаружено, как неоспоримый факт, что в наших условиях водное сообщение с морем является незаменимой предпосылкой общехозяйственной выгоды судоходства во внутренних водоемах.

Там, где установлены подобные сообщения, как сейчас в Сайменской водной системе, пароходы имеют прямой доступ из внутренних водных систем, по меньшей мере, к районам Балтийского и Северного морей.

В передвижениях по Сайменскому каналу и связанным с ним глубоководным фарватерам грузовое движение играет, естественно, самую важную роль. Это движение ведется в настоящее время самоходными грузовыми судами. В отечественном движении может, кроме того, быть использован баржевый транспорт в районе Сайменской системы и оттуда на наше побережье. Этот же вид транспорта может быть использован и в международном движении, при чем перегрузка товара происходит у моря. Далее, возможны перевозки товаров, годными к морским условиям баржами, в район Балтийского моря.

В последнее время в разных частях мира увеличилось

использование толкаемых барж в перевозке грузов. По своим качествам управляемости, коэффициенту сопротивления воды и потребности в персонале, этот вид транспорта заметно выгоднее традиционного метода буксировки. В транспорте толкаемыми баржами техническое решение заключается в том, что одну или некоторые соединенные между собой баржи перемещает прикрепленный сзади судно-толкатель. Этот вид транспорта интенсифицировался заметно и в движении во внутренних водоемах Средней Европы, в котором парк самоходных судов даже уменьшился.

Возможно, что этот вид транспорта окажется выгодным и на Саймаа. Возможность использования комбинированной толкаемой баржи, называемой толкаемым составом, учтена в правилах движения по Сайменскому каналу и, если не ошибаюсь, на это вид транспорта обращено внимание и со стороны судоходных компаний.

Во внутреннем водном транспорте играют свою роль и пассажирское, увеличивающееся по мере роста благополучия и свободного времени любительское и спортивное движение. В развитии водных путей факторы, связанные с туристикой и любительскими занятиями, будут иметь все большее значение.

Наряду с судоходством наши водоемы используются с давних времен для сплава сырьевой древесины. Развитие этого вида транспорта привело в настоящее время к буксировке больших пучковых плотов, к пучковому сплаву. Это объясняется, кроме транспортно-технических соображений, и фактом, что деревообрабатывающая промышленность, в силу изменения методов производства, в настоящее время требует доставку сырьевой древесины на завод в свежем и неокоренном виде. Если сплавлять древесину россыпью, отдельные бревна могут легко утонуть, в результате



чего потери при сплаве становятся большими и остальное сообщение по водоему осложняется. Сырьевая древесина может, зато, быть сплавлена в свежем, неокоренном виде, экономически выгодно и надежно, пучковым способом. Одновременно становится возможным концентрация обработки древесины в возможно большей ее части на заводах, в результате чего необходимые стадии обработки могут быть произведены более выгодно. В заготовках сырьевой древесины тенденция в настоящее время - перевозить ее целыми бревнами. Для этого самый лучший метод перевозки - пучковый сплав.

По всей вероятности, сплав леса россыпью в водных системах Приозерья, практически взято, полностью прекратится. Его заменит, главным образом, метод сухопутной перевозки в водные системы и, далее, пучкового сплава на заводы. В перевозках на короткие дистанции выгодным является автомобильный транспорт, но на длинных расстояниях пучковый сплав сохраняет свое неоспоримое превосходство. В настоящее время примерно одна половина из объема транспортируемой на заводы сырьевой древесины доставляется сплавным методом. Это означает сплав ок. 11-13 миллионов плотных кубометров ежегодно.

Требования пучкового сплава тоже учтены при проектировании и строительстве Сайменского канала и связанной с ним системы глубоко/<sup>водных</sup> фарватеров. Желательно, чтобы вопрос о транспортной трассе пучковых плотов по Финскому заливу был бы решен, с учетом транспортных требований сплава, положительно, в результате чего извлекаемая из канала для нашего народного хозяйства польза стала бы полномерной.

Внутренние водные пути являются частью наших естественных ресурсов. Выяснение возможностей их транспортного исполь-

зования и развития стало еще более важным, когда обширные водные районы соединены с морем судоходным сообщением. Равным образом, следует выяснить и те новые требования, которые ставит происходящий непрерывно в заготовительной технике сырьевой древесины процесс изменения перевозочных методов. Парламент выразил пожелание о проведении комплексного технико-экономического исследования о возможностях снабжения каналами водных путей Приозерья, каковая работа уже начата в главном управлении дорожного и водного строительства. Распространение глубоко/водного фарватера до г. Куопио следует уже в данной стадии рассматривать как весьма необходимое мероприятие, для осуществления которого имеются, видимо, достаточные экономические предпосылки.

Наряду с развитием технических и административных предпосылок разных форм движения по Сайменскому каналу сейчас, после завершения строительства канала, обоснованно, по вероятности, изучить возможности для удлинения навигационного периода. Следует стремиться, разными способами, к увеличению использования канала, чтобы из произведенной работы и вложенных капиталов могли извлечь максимально большую пользу.

Целью развития водных путей следует считать создание таких возможностей для судоходного движения и пучкового сплава, чтобы водный транспорт мог справиться с принадлежащей ему по общехозяйственным соображениям долей транспортных обязанностей, в то время как создаются предпосылки для дальнейшего развития хозяйственной и, прежде всего, промышленной жизни. К этой цели мы можем стремиться эффективнее сейчас, когда внушительное проявление добрососедских отношений между Финляндией и Советским Союзом, Сайменский канал, готов и открыт для эксплуатации.



Martti Niskala

5.8.1968

Lauritsala

(Tervehdyspuhe Saimaan kanavan vihkiäisjuhlassa Lauritsalan yhteiskoulun juhlasalissa)

Kunnioitettu Herra Tasavallan Presidentti

Saimaan kanavan rakentajien puolesta minulla on kunnia tänä juhlapäivänä tervehtiä Teitä ja kiittää Teitä, Herra Presidentti, siitä, että olette tahtonut vihkiä uuden kanavan sen tulevaan tehtävänsä. Me kaikki tiedämme, että Te, Herra Presidentti, olette ratkaisevasti vaikuttanut niihin suotuisiin olosuhteisiin, jotka ovat tehneet mahdolliseksi tämän rakennustyön. Olemme iloisia vielä siitä, että olette voinut saapua tähän tilaisuuteen, joka on ensimmäinen ja jäänee ainoaksi, minkä valtiovalta on voinut tämän työn aikana järjestää kanavan rakentajille. Pidämme läsnäoloanne suurena harvoin suotuna huomionosoituksena. Toivotan Teidät, Herra Presidentti kunnioittavasti tervetulleeksi rakentajien juhlatilaisuuteen.

*Eduskunnan Herra Puheenjohtaja*  
Herra Pääministeri ja herrat Valtioneuvoston jäsenet

*hallitus*  
Neuvostoliiton Herra Merilaivastoministeri ja herrat arvovaltaisen valtuuskunnan jäsenet

Arvoisat kutsuvieraat ja julkisen sanan edustajat

Hyvät Saimaan kanavan rakentajat

Saimaan kanava on ollut koko syntymisensä ajan Suomen kansan ja erikoisesti julkisen sanan kiitollinen "lempilapsi". Onpa kanavan nykyinen rakentaminen herättänyt melkoista kansainvälistäkin huomiota. Saimaan kanavan rakentamisen esivaiheet sekä kanavasuunnitelma ja sen varsinainen rakentaminen ovat niin tunnettuja, etten niihin enää kokonaisuutena kajoa. Kuitenkin muutamat



*ja huomaukset*

kommentit lienevät tässäkin tilaisuudessa paikallaan.

Saimaan kanava on syntynyt suhteellisen nopeassa tahdissa. Ei ole kulunut vielä kahdeksaakaan vuotta (marraskuun lopussa 1960) siitä, kun kanavan rakentamisen periaatteista sovittiin Tasavallan Presidentin vierailun aikana Moskovassa Suomen ja Neuvostoliiton valtiomiesten keskeisissä neuvotteluissa. Ei ole kulunut kuin viisi vuotta ja <sup>vaihat</sup> kolme kuukautta (21.5.1963) siitä, kun maamme Eduskunta yksimielisesti hyväksyi laaditun kanavaa koskevan valtiosopimuksen. Ei ole kulunut viittäkään vuotta (27.8.1963) siitä, kun valtiosopimus saatettiin voimaan. Ja lopuksi ei ole kulunut kuin noin kolme ja puoli vuotta (vuoden 1965 alusta) siitä kun kanavan varsinaiset rakennustyöt kentällä laajemmassa mitassa suunnitelmien <sup>kiittävästi</sup> valmistuttua pääsivät käyntiin. Tähän itse kanava, sen meren puolen tuloväylä, siihen liittyvät 520 km pitkät syväväylät ja monet Saimaan alueen satamat ja lastauspaikat ovat teknillisesti ja juridisesti valmiit otettavaksi liikenteen käyttöön.

Nyt voitaneen kysyä mitä varten näinkin suuri suunnitelma on haluttu toteuttaa mainitsemassani ajassa. <sup>vastaus</sup> Vastaus on seuraava. <sup>on ollut selvä</sup> Kautta aikojen ~~on~~ käsitetty, että Saimaan alueen vesiteiden, joiden yhteinen pituus on noin 2000 km, merkitys on ratkaisevasti suurempi, jos ne voidaan riittävän tehokkaasti yhdistää kanavan avulla meriteihin. Täten voidaan Saimaan talousalueen kuljetustaloutta parantaa, kun välilastaukset ja maakuljetukset jäävät pois. Toisin sanoen meritiet, jotka aina ovat maailman kaupan valtatietä, voidaan ulottaa Saimaan talousalueella syvälle sisämaahan. Tähän perustuu ja vain täten voidaan myös selittää se toteamus, että Saimaan kanavalla on lähes 500 vuotta vanha historia. Perimmäisenä



tarkoituksena on Saimaan laajan talousalueen ja koko valtakunnan elinkeino- ja talouselämän perusedellytysten kehittäminen ja sitä tietä koko yhteiskunnan kehittymisen edistäminen.

x) Voitanee vielä kysyä, mitkä ovat ne perustekijät, jotka ovat tehneet kanavan ja kaiken siihen kuuluvan toteuttamisen mahdolliseksi suhteellisen lyhyessä ajassa. Käsitykseni mukaan tähän ovat ennen muuta vaikuttaneet yhteiseen päämäärään pyrkivinä kaikilla tahoilla ja tasoilla vallinnut raudan luja ihmisten tahto ja järkkymätön yhteistyö. Nämä tekijät ovat vaikuttaneet niin hyvin kotimaisessa kuin kansainvälisessäkin työssä. Tahto on luonut Suomen ja Neuvostoliiton kansojen välille ystävyyden ja sen suotuisan ilmapiirin, jossa yhteiseen päämäärään pyrkivä yhteistyö on mahdollista. Hyvä tahto on Saimaan kanavan asiassa vallinnut maamme korkeimman valtiovallan keskuudessa, kun Eduskunta ja hallitukset ovat voineet tehdä yksimielisiä päätöksiä kanavan toteuttamisesta ja yhteisten varojen myöntämisestä tähän tarkoitukseen. Yhteiseen päämäärään pyrkivä tahto ja yhteistyö on vallinnut Kanavavaltuutettujen ja heidän alaisensa työssä, kun he valtiosopimuksen mukaisesti ovat luoneet edellytykset kanavan käytännölliselle rakentamiselle. Hyvä tahto ja yhteistyön halu on leimannut kaikkia ministeriöiden sekä eri virastojen ja laitosten edustajien toimenpiteitä, joilla he ovat auttaneet ja tukeneet meitä rakentajia. Luja tahto on vallinnut myös tie- ja vesirakennushallituksen kollegiossa, <sup>missä</sup> ~~kesä~~ aina hyvässä yhteistyössä on saatu yksimieliset päätökset aikaan. Hyvä tahto ja kitkaton yhteistyö on vallinnut suunnittelijoiden kesken aina kun he piirustus- ja työpöytiensä sekä pienoismalliensa ääressä ovat luoneet monissa paikoissa ja osittain kansainvälisenäkin työnä yhteistä vesitietesysteemin suunnitelmaa.

x) Saimaan kanava on aivanlainen esimerkki siitä, kuinka rohkealla kulkeutuspäätöksellä järkevällä talousalueen ja koko maan talouselämä ja yksittäinen kehitys voidaan edistää.



Vaikuttavinta - ainakin minulle henkilökohtaisesti - on ollut se teräksen luja tahto, jolla rakennusorganisaatiot molemmissa maissa aina Viipurin lahdelta Joensuun satamaan yhteistyössä yhtiö 40 eri toiminimen kanssa ovat toteuttaneet 140 urakka- ja hankintasopimusta niin yksimielisesti, ettei yhtään välimiestä ole tarvittu ja siten tämän työn summana tänään on kokonaan uusi kuljetussysteemi voitu vihkiä ja ottaa käyttöön. Teräksen lujaa on ollut suomalaisen rakennusmiehen tahto, kun hän yhdessä 15000 toverinsa kanssa - kuka lyhyemmän kuka pitemmän aikaa - on rakentanut uutta Saimaan kanavaa ympäri vuosien ja vuorokausien, helteessä ja pakkasessa, sateessa, sumussa ja lumipyryssä, päivän kirkkaassa valossa ja yön uuvuttavassa pimeydessä, kaikissa olosuhteissa milloin työkonkeen ohjaimissa, auton ohjauspyörän ääressä, poranvarressa, kirvesmiehenä, raudoittajana, betonimiehen, terästyön tekijänä, sähkömiehenä, mittamiehenä, milloin työnjohtajana rakennusmestarina ja insinöörinä. Koko rakennustyön aikana on todella vallinnut hyvän yhteistyön henki, koskapa mitään riitaisuuksia, puhumattakaan työnseisauksista tai lakoista, ei ole esiintynyt tällä yli 500 km pitkällä ja viisi vuotta kestäneellä työmaalla. Sama luja tahto ja hyvä yhteistyö käsitykseni ja näkemäni mukaan on vallinnut Neuvostoliiton työntekijäin keskuudessa, koskapa he suorittaessaan lähes viidennen osan Saimaan kanavan rakennustyöstä ovat <sup>joensuun</sup> aina saaneet urakkansa valmiiksi ennen luvattua määräaikaa.

Nyt uusi Saimaan kanava ja kaikki sen ensimmäiseen vaiheeseen kuuluneet osat ovat valmistuneet. Rakennusorganisaatio luovuttaa sen pysyväälle käyttöorganisaatiolle. Kuitenkin on todettava, että mikään kulkuväyläsysteemi ei ole milloinkaan niin valmis, etteikö sitä olisi myöhemmin täydennettävä ja parannettava.

Näin on laita myös tässä tapauksessa. Lähinnä Saimaan alueella kaivataan syväväylien ja muidenkin väylien parannus- ja laajennustöitä. Satamia ja lastauspaikkoja on edelleen kehitettävä ja lisättävä. Tämä voinee tapahtua sitä mukaan kuin liikenne sitä vaatii. Me rakentajat toivomme käyttöorganisatiolle paljon työtä. Toisin sanoen toivomme kanavalle runsasta ja monipuolista käyttöä. Toivomme, että kanava hyvin täyttäisi elinkeinoelämämme palvelijana ne toiveet, jotka sille on sitä tehtäessä asetettu,

Herra Tasavallan Presidentti

Arvoisat kutsuvieraat

Sallikaa minun uuden Saimaan kanavan suunnittelijoiden ja rakentajien edustajana ja heidän puolestaan esittää ylimmälle valtiovallalle kunnioittavat kiitoksemme luottamuksesta, avusta ja korvaamattoman arvokkaasta tuesta, minkä olemme tämän rakennustyön aikana aina välittömästi saaneet. Sallikaa meidän esittää kunnioittavat kiitoksemme täällä olevalle Neuvostoliiton Herra Merilaivaston Ministerille ja hänen johtamalleen valtuuskunnalle toivomuksin, että tämä kiitollisuutemme menisi rajan yli naapurimaahan kaikille niille, jotka ovat olleet mukana toteuttamassa tätä kansainvälisesti tunnettua hanketta. Esitämme parhaimmat kiitoksemme Kululaitosten ja yleisten töiden Ministeriölle, muille ministeriöille, virastoille ja laitoksille kaikesta arvokkaasta yhteistyöstä. Esitämme kiitollisuutemme molempien maiden Kanavavaltuutetuille ja heidän alaisilleen koko rakennusajan jatkuneesta miellyttävästä ja tuloksekkaasta työstä.

Arvoisat Saimaan kanavan suunnittelijat ja rakentajat.

Tie- ja vesirakennushallituksen, sen kollegion ja omasta puolestani esitän teille Saimaan kanavan suunnittelijat parhaat kiitokset hyvin ja tehokkaasti suoritetusta työstä. Samoin esitän rakentajille kiitokset uupumattomasta aherruksesta, tuloksia



tuottaneesta hyvän yhteishengen sävyttämästä työstä. Nämä kiitokset ovat tällä kertaa yleiset ja yhteiset ketään mainitsematta, ketään myöskään unohtamatta. Yksityiskohtaisiin ja henkilökohtaisiin kiitoksiin tie- ja vesirakennushallitus palaa myöhemmin. Lopuksi kiitän valtioneuvostoa ja ulkoasiainministeriötä siitä, että se on tahtonut tämän päivän juhlallisuudet suuren rakennustyön päättymisen johdosta järjestää.

Hyvät vieraamme ja kanavan rakentajat.

Tie- ja vesirakennushallituksen puolesta lausun teidät kaikki tähän vihkiäisjuhlailaisuuteen tervetulleiksi. Tämä tilaisuus on työn ja sen suorittajien yhteinen juhla. Toivon, että raskaiden ja vaativien arkisten työvuosien jälkeen tästä juhlasta muodostuisi miellyttävä yhteinen hetki, josta omalta osaltaan niin kuin yhteisestä työstämmekin jäisi hyvät muistot päätteeksi päiviltä, jolloin uusi Saimaan kanava rakennettiin.

ПРИВЕТСТВЕННАЯ РЕЧЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА МАРТТИ  
НИСКАЛА НА ТОРЖЕСТВЕ ПО СЛУЧАЮ ОФИЦИАЛЬНОГО ОТКРЫ-  
ТИЯ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА В АКТОВОМ ЗАЛЕ СРЕДНЕЙ ШКО-  
ЛЫ Г. ЛАУРИТСАЛА 5.VIII 1968 ГОДА.

Уважаемый Господин Президент Республики!

Мне выпала честь от имени строителей Сайменского канала в этот юбилейный день приветствовать Вас и поблагодарить Вас, Господин Президент, за Ваше пожелание открыть официально новый канал для осуществления его будущей задачи. Нам всем известно, что Вы, Господин Президент, решающим образом повлияли на те благоприятные условия, благодаря которым это строительство стало возможным. Мы еще рады тому, что Вы смогли присутствовать на этом торжестве, которое является первым и, возможно, единственным мероприятием, которое государственная власть могла организовать строителям канала во время его реконструкции. Мы рассматриваем Ваше присутствие как большое, редко встречающееся проявление внимания. Приветствую почтительно Вас, Господин Президент, на празднестве строительства канала.

Господин Премьер-министр и господа члены  
Государственного Совета!

Господин Министр морского флота СССР и  
господа члены представительной советской делегации!

Уважаемые почтенные гости и представители  
общественного слова!

Дорогие строители Сайменского канала!

Сайменский канал был во весь период своего новорождения  
"любимым детищем" финского народа и, в особенности, представи-



телей общественного слова. Нынешнее строительство канала возбудило также довольно широкий международный интерес. Предварительные фазы строительства Сайменского канала, его план и самое строительство столь известны, что их, как одного целого, я не буду касаться. Некоторые замечания, однако, заслуживают внимания и в этой связи.

Сайменский канал возродился в относительно быстром темпе. Не протекло и восьми лет (с конца ноября 1960 года) с того, как о принципах реконструкции канала была достигнута договоренность во время визита Президента Республики в Москву, в результате бесед между руководящими государственными деятелями Финляндии и Советского Союза. Протекло лишь пять лет и три месяца (с 21 мая 1963 года) с того, как Парламент нашей страны единодушно одобрил выработанный до этого государственный договор о канале. Не протекло и пяти лет со дня введения государственного договора в силу (27 августа 1963 года). И, наконец, протекло лишь примерно три с половиной года (с начала 1965 года) с того, как - по разработанному плану строительства - приступили в широком масштабе к строительным работам на месте. В сегодняшний день самый канал, его морской фарватер, входящие в его систему глубоководные фарватеры общей длиной в 520 км, а также многие порты и разгрузочно-погрузочные пункты технически и юридически готовы для введения их в эксплуатацию.

Возникает, возможно, вопрос о том, почему проект такого масштаба хотели осуществить в приведенный выше срок. Ответ следующий. Во все времена понимали, что значение водных путей Сайменской водной системы, общая длина которых составляет примерно

2000 км, решающим образом увеличивается, если они могут быть соединены каналом достаточно эффективно с морскими путями. Таким образом, устранив потребность перегрузок и сухопутных перевозок, улучшаются транспортные условия Сайменской хозяйственной области. Другими словами, морские пути, служившие всегда магистралями мировой торговли, могут быть распространены в Сайменской экономической области вглубь страны. На этом обосновывается и только этим объясняется тот факт, что Сайменский канал имеет почти 500-летнюю историю. Главной целью является улучшение основных предпосылок для развития промысловой и хозяйственной жизни обширной Сайменской области и, более широко, в масштабе государства, и таким путем ускорение развития всего общества.

Может еще возникнуть вопрос, какие те основные факторы, благодаря которым строительство канала и все связанные с ним задачи могли быть осуществлены в относительно короткий срок. По моему представлению, этому способствовали, прежде всего, крепкая, как железо, людская воля и непоколебимое сотрудничество на всех сторонах и уровнях, стремящиеся к общей цели. Эти факторы имели воздействие как на отечественном, так и международном секторе работы. Добрая воля создала дружбу между народами Финляндии и Советского Союза и ту благоприятную атмосферу, в которой стремящиеся к общей цели сотрудничество становится возможным. Добрая воля царила среди представителей высшей государственной власти нашей страны, когда Парламент и правительство могли принимать единодушные решения об осуществлении строительства канала и ассигновании общих средств для этой цели. Стремящаяся к общей цели воля и сотрудничество преобладали в работе Уполномочен-



ных по каналу и подчиненных им работников, когда они - в соответствии с государственным договором - создавали предпосылки для практического строительства канала. Добрая воля и стремление к сотрудничеству были характерны всем мероприятиям представителей министерств, разных ведомств и учреждений, которыми они помогали и поддерживали нас, строителей канала. Крепкая воля преобладала и в коллегии главного управления дорожного и водного строительства, поскольку всегда в хорошем сотрудничестве выработаны единодушные решения. Добрая воля и проходившее без разногласий сотрудничество царило среди проектировщиков, когда они за своими проектировочными и рабочими столами, за своими макетами во многих местностях, частично используя и международный опыт, создавали общий проект системы водного пути. Самым вшущительным - по меньшей мере, для меня лично - была та крепкая, как сталь воля, которой строительные организации обеих стран с Выборгского залива до порта г. Йенсуу осуществляли в сотрудничестве с 40 разными фирмами 140 подрядных и поставочных контрактов в таком единодушии, что ни одного посредника не потребовалось, и, таким образом, в результате этой работы сегодня совершенно новая перевозочная система могла быть открыта и введена в эксплуатацию. Стальной была воля финского работника-строителя, когда он, вместе с 15000 товарищами - с разными сроками работы - строил новый Сайменский канал круглые годы, круглые сутки, в жару и мороз, дождь, туман и вьюгу, в ярком свете дня и утомительной темноте ночи, во всех условиях - то управляя строительной машиной, за рулем автомобиля, при буровой штанге; - то как плотник, арматурщик, бетономешальщик, сталеработник, электрик, мерильщик; то как

производитель работ, строительный мастер, инженер. Во весь период строительства преобладал хороший дух сотрудничества, поскольку никаких разногласий, не говоря о простоях или забастовках, не встречалось на этом 500-километровом, длившемся пять лет строительстве. Та же крепкая воля и хорошее сотрудничество господствовали, как можно было видеть, и среди советских работников, поскольку они, осуществляя почти пятую часть из строительства Сайменского канала, всегда заканчивали свои подряды до условленного срока.

Сейчас новый Сайменский канал, и все связанные с его первой фазой детали - готовы. Строительная организация передает его постоянной организации по эксплуатации. Однако, следует отметить, что ни одна система сообщения никогда не бывает готова настолько, чтобы ее не могли усовершенствовать и улучшать. Так обстоит дело и в этом случае. Прежде всего в Сайменской области необходимо провести работы по усовершенствованию и расширению глубоко/<sup>водных</sup> фарватеров и других участков канала. Порты и разгрузочно-погрузочные пункты должны быть усовершенствованы и их число увеличено. Это сможет быть осуществлено, вероятно, по мере увеличения движения. Мы строители, надеемся, что эксплуатационной организации будет много работы. Другими словами, выражаем надежду, что канал ждет многостороннее и интенсивное использование. Надеемся, чтобы канал, как служитель нашей экономической жизни, хорошо оправдает возложенные на него в процессе реконструкции надежды.

Господин Президент Республики!

Уважаемые почетные гости!

Позвольте мне, как представителю проектировщиков и строителей Сайменского канала и от их имени выразить представителям выс-



шей государственной власти почтительную благодарность за доверие, помощь и незаменимо ценную поддержку, которые были оказаны нам непосредственно во время строительства. Позвольте нам выразить почтительную благодарность присутствующему здесь Господину Министру морского флота СССР и членам возглавляемой им делегации с пожеланием, чтобы это выражение благодарности было передано за границу, в соседнюю страну, всем тем, кто участвовал в осуществлении этого известного и в международном масштабе проекта. Выражаем сердечную благодарность Министерству путей сообщения и общественных работ, другим министерствам, ведомствам и учреждениям за все ценное сотрудничество. Благодарим Уполномоченных по каналу обеих стран и их помощников за проведенную во весь период строительства приятную и богатую результатами работу.

Уважаемые проектировщики и строители Сайменского канала!

От имени Главного управления дорожного и водного строительства, его коллегии и от себя лично, выражаю Вам, проектировщикам Сайменского канала, сердечную благодарность за хорошо и эффективно проведенную работу. Одновременно желаю выразить благодарность строителям качала за их неутомимый труд, богатую результатами, проходившую под знаком хорошего единодушия, работу. Это выражение благодарности на этот раз - общее, предназначенное для всех, никого не упоминая, никого и не забывая. К детальным и личным выражениям благодарности Главное управление дорожного и водного строительства вернется позднее. Наконец, благодарю Государственный Совет и Министерство иностранных дел за то, что они пожелали организовать торжество по случаю завершения этого большого строительства.

Уважаемые гости и строители канала!

От имени Главного управления дорожного и водного строительства приветствую Вас всех на этом торжестве по случаю открытия канала. Это мероприятие - совместное торжество труда и его производителей. Надеюсь, что после тяжелых и требовательных будничных лет работы, это празднество стало бы приятным, проведенным вместе моментом, о котором, как и о нашей общей работе, остались бы хорошие воспоминания со времени дней строительства нового Сайменского канала.



Helge Loikkanen

5.8.1968

Mustola

Helge Loikkanen

(Esitelmä Saimaan kanavan vihkiäisjuhlassa kanavakonttorin luentosalissa) pidetty tässä muodossa. (HL)

Saimaan kanava

Tehtävä

Saimaan kanavan ~~Neuvostoliiton puoleisen osan ja Malyj Vybotskin saaren~~ vuokraussopimuksen astuttua voimaan 27 päivänä elokuuta 1963 tie- ja vesirakennushallitus sai tehtäväkseen Saimaan kanavan rakennushankkeen toteuttamisen. Tutkimuksiin, suunnitteluun ja rakentamiseen oli varattu aikaa 5 vuotta.

Organisatio

~~Suunnittelua varten perustettiin tie- ja vesirakennus- ja vesitieteen erityinen Saimaan kanavan suunnittelutoimisto ja rakennustöiden toteuttamista varten Saimaan kanavan rakennusorganisatio.~~

Hankkeen laajuus

Kanavahankkeeseen kuuluvat kanavan tuloväylä Viipurin väylältä Gvardeiskin salmen (~~Kivisillansalmen~~), Zashtshitnajan lahden ja Lavolan kautta Brusnitchnoen (~~Juustilaan~~), itse varsinainen kanava Brusnitchnoesta valtakunnanrajalle Nuijamaan-järvessä ja edelleen Saimaalle, sekä väylä kanavan suulta Savonlinnan kautta Varkauteen ja Joensuuhun.

Laivakoko

Lähtökohtana vesitien suunnittelulle on se laivakoko, jolle rakenteet mitoitetaan. Saimaan kanavan 1930-luvun uusimissuunnitelman, josta runsas kolmannes oli toteutettu rakentamalla mm. viisi valmista ja kaksi puolivalmista sulkua, laivakoko oli 65 x 9,6 x 4,2 m. Tähän ~~laivakokoon~~ oli tultu tekemällä sulut niin suuriksi, että kaksi vanhan Saimaan kanavan täysmittaista alusta mahtui sulkuun peräkkäin.

Myöhemmin tulivat käytäntöön ns. pykälälaivat, joille useissa maissa on lainsäädännöllä myönnetty erinäisiä käyttötaloudellisia etuja ja joiden mittatilavuuden ylärajaksi on ~~säädetty~~ <sup>500</sup> 499,996 bruttorekisteritonnia, lastauskyvyn ollessa



noin 1.000 <sup>tonnia.</sup> ~~tdw.~~ (Eri maiden aluskannassa on ~~tällä kohdalla~~  
~~huomattava kasautuma.~~ *tätä aluskokoa varsin runsaasti,*

Mitoitus

*ja* tämä laivatyyppe näytti sopivalta Saimaan kanavan liikenteeseen. Sen kehityksen arvioitiin lähimmän 25 vuoden kuluessa johtavan seuraaviin suurimpiin päämittoihin: pituus 78 m, leveys 11 m ja syväys 4,2 m. Näiden mittojen mukaisen laivan lastauskyky on noin 1.600 <sup>tonnia.</sup> ~~tdw.~~ Tälle laivakoolle on nyt valmistunut kanava samoinkuin väylät mitoitettu — *siten, että laivat voivat*

~~Tältä pohjalta ovat ke. vesitien mitat muodostuneet seuraaviksi.~~

~~Vesisyvyys sekä kanavassa, suluiissa että kanava-järviväylällä 5,2 m, tuloväylässä ja Saimaalla 4,8 m. Pohjaleveys kanavan maaleikkauksissa 28 m ja luiskat 1:2,5, kalliroleikkauksissa 34 m pystysuorin reunoin. Sulkujen leveys 13,2 m ja hyötypituus 85 m. Järviväyliä leveys vähintään 45 m.~~

~~Kanavan minimikaarresäde on yleensä 800 m, poikkeuksellisesti 450 m.~~ *kohdata kaikkialla, sulkuja lukuunottamatta*

*ja että* laivan suurin ajonopeus kanavassa on 9, ~~0 km/t~~, kohdatessa 7 ~~0~~ km/t.



~~Jokaisen sulun molemmiin puolin on sijoitettu etusatama laivojen kiinnittymistä varten.~~

Suuntaus

Kanavan tuloväylä kulkee jo 1930-luvulla suunniteltua linjaa Gvardeiskin salmen kautta. Vanha kanavaväylä kulki Linnansalmen kautta Viipurin keskitse.

Itse kanava seuraa suurin piirtein vanhaa Saimaan kanavaa. Nuijamaanjärvestä Suikkiin on kuitenkin menty suoraan eikä Räihän kautta vanhaa kanavalinjaa. Soskuan sulun kohdalla uusi kanava on syrjässä vanhasta, ~~kanavasta.~~

~~Neuvostoliiton puoleisen kanavaosan pituus on 19,598 km ja Suomen puoleisen kanavaosan 23,330 km. Kanavan pituus on~~

<sup>43</sup>  
~~siis yhteensä 42,928~~ km. Tästä on kaivettua kanavaa ~~32,86~~ km ja loput kanavajärviä. Kanavan ja tuloväylän kokonaispituus on ~~57,273~~ km. Vanha<sup>reittiin</sup>n kanavaan ja väylään verrattuna tämä on noin 3,5 km lyhyempi. ★

#### Porrastus

Saimaan ja Suomenlahden korkeusero on <sup>lähes 76</sup>~~keskimäärin 75,6~~ m. Tämä on porrastettu kahdeksalla sululla, joista Neuvostoliiton puolella ovat Brusnitchnoen, Iskrovkan, Cvetotchnoen, Ilistoen ja Pällin sulut ja Suomen puolella Soskuan, Mustolan ja Mälkiän sulut. ~~Sulkujen putouuskorkeudet vaihtelevat 5,54 - 12,69 m. Kärkein on Mälkiän sulku, matalin Cvetotchnoen sulku.~~ ★

#### Sulut

Sulkujen muurirakenteet ovat betonia ja teräsbetonia, paljaat kallioseinämät <sup>-osat</sup> ovat 1930-luvun ~~suluista~~ <sup>peräisin</sup>. ★

Sulkujen yläportit ovat nostolaskuportteja, alaportit salpausportteja.

Yläportin koneistot ovat sähkömekaaniset, alaportin ja porttiluukkujen hydrauliset.

Sulun täyttö suoritetaan yläportin alitse vaimennuskammiota ja pohjajohtoa käyttäen. Pohjajohdosta täyttövesi virtaa sulkuun koko sen pituudelta. Tällä tavoin vältetään pituus-suuntaiset virtaukset sulussa.

Sulku tyhjennetään suoraan alaporttien porttiluukkujen kautta.

Sulut ovat täysin sähköistetyt, käyttö suoritetaan käyttökeskuksesta kauko-ohjauksella. Sähköiset ohjauslaitteet ovat niin kytketyt, ettei virhetoimintoja pääse syntymään.

Liikenne kanavassa ja tieliikenne avattavilla silloilla ohjataan valo-opasteilla. ★

#### Avokanavat

Avokanavat ovat osittain patoamalla rakennettuja. Suurimmat maapadot ovat Iskrovkan sulun yläpuolella, Pällin sulun yläpuolella, Suikla-Kansolan <sup>välillä</sup> ~~kanavassa~~ ja Soskuan sulun yläpuolella.



Kanavan kaivuunmassat on läjitetty pääasiassa suoraan kanavan sivuille.

Kanavan maaleikkausten luiskat on suojattu kiviheitokeverhouksella suodatinkerroksineen.

Vedensäätölaitteet

Kanavaosien vedenkorkeuden säätöön käytetään lappoja ja ylisyöksypatoja. Liikavedet johdetaan kanavaa seurailevaan Soskuanjokeen, ~~jonka lähteet ovat Mustolan sulun lähellä ja lasku Brusnitchnoen sulun luona.~~

Turvapadot

Jottei Saimaa eikä suurin kanavajärvi, Nuijamaanjärvi, pääsisi vaurion sattuessa suluilla tai padoilla virtaamaan maastoon ja tekemään tuhoja, on kanavaan rakennettu kallioleikkauksiin kolme turvapatoa, yksi Lauritsalan harjun kohdalle ja muut kaksi Nuijamaanjärven molemmiin puolin.

Turvapato on toisesta päästään laakeroitu teräsbetoni-kaari, joka kääntyy kanavan poikki kauko-ohjatulla koneistolla tai virtaavan veden painamana, sulkien kanavan vesitiiviisti.

Talonrakenteet

Kanavan hallinnollinen keskus on sijoitettu Mustolan-Mälkiän alueelle, jonne on rakennettu kanavakonttori, luotsiasema, huoltokorjaamo ja asuntoalue kanavahenkilökuntaa varten.

~~Soskuan sululle ja Kansolan läppäsillan luo on rakennettu yhden perheen asunnot.~~ Vuokra-alueen henkilökuntaa varten on yösta henkilökunta kuljetetaan työvuoroilleen vuokra-alue rakennettu asuntoalue Nuijamaan kirkonkylään. Brusnitchnoen on rakennettu toimisto- ja luotsivartiorakennus.

Tiet ja sillat

Kanavan yli on rakennettu kaikkiaan 13 siltaa, joista 2 kiinteätä rautatiesiltaa, 4 kiinteätä maantiesiltaa ja 7 avatavaa maantiesiltaa, viimeksimainitut kaikki läppäsilltoja. Kiinteät sillat on rakennettu 25 metrin alikulkukorkeudelle.

Rautatiesillat, toinen Gvardeiskin salmessa, toinen Lauritsalassa, oli välttämätöntä rakentaa kiinteiksi, koska muutoin ei junaliikenteeltä olisi jäänyt riittävästi aikaa laiva-



liikenteelle. Kiinteät maantiesillat ovat Gvardeiskin salmen silta Viipurissa, Nuijamaan silta, Mälkiän silta ja Lauritsalan silta.

Lisäksi on rakennettu 9 pienempää siltaa tiejärjestelyihin, joista kanavan käytölle on tärkeä Nuijamaan - Brusnitchnoen tie vuokra-alueella.

Apulaitteet

Kanava on kauttaaltaan valaistu, ~~järviväylät viitoitettu ja valaistu~~. Kaikki tärkeät kohteet on varustettu puhelin- ja radiopuhelinyhteyksillä. Nuijamaalle on posti- ja lennätinlaitos rakentanut rannikkoradioaseman.

Malyj Vysotskin saari

★

Malyj Vysotskin saaren vuokra-alue on varattu uittotavarankokoamis- ja tukikohdaksi sekä rahtitavaran mahdollista jälleenlastausta varten. Toistaiseksi alueelle ei ole tehty rakenteita.

Saimaan väylät

★

Saimaan syväväylät kanavan suulta Savonlinnan kautta Varkauteen ja Joensuuun ovat valmiiksi ruopatut. Kaikkiaan on töitä suoritettu 36 kohteessa. Suurimpia työkohteita ovat olleet Vekaransalmi Sulkavalla, Kyrönsalmi Savonlinnassa, Selkäsaaren kohta Varkaudessa, Varisluotojen kohta Kangaslammella, Vihtakannan avokanava Savonrannalla ja Heinsalmi Rääkkylässä.

Merenkululaitos on suorittanut väylien merenmittauksen, harauksen, viitoituksen ja valaistuksen.

Väylä <sup>katuun</sup> sataman suulta Lappeenrantaan ja väylä <sup>on</sup> ~~Ristiinään~~ <sup>on</sup> ~~on~~ myös kunnossa. Lisäksi on muitakin luonnon-syviä väyliä viitoitettavissa.

Töiden suoritus

Paitsi tie- ja vesirakennushallituksen omaa suunnittelu-  
- valtaosa suunnittelusta on suoritettu vesirakennustöiden perustetussa Saimaan kanavan suunnittelutoimistossa -  
voimaa on suunnittelutyöhön käytetty ulkopuolisia sekä kotimaisia että ulkolaisia suunnittelijoita. Gvardeiskin salmen sillat, kanavan tuloväylän sekä merenkulun turvalaitteet ovat suunnitelleet neuvostoliittolaiset organisaatiot.



Paikallisen Saimaan kanavan rak. työorganisaation valvonta

Rakennustyöt on suoritettu urakointijärjestelmää käyttäen ja Saimaan väylän ruoppaus- ja paikallisten t.v. piirikonttoreiden valvonnassa Lauritsalan ratasiirron siltoineen on teettänyt Valtion

rautatiet.

Työn aikana on tehty kaikkiaan 147 erilaista urakka- ja hankintasopimusta. Näistä on tehty ~~neljä~~ neuvostoliittolaisten organisaatioitten kanssa, ~~nimittäin~~ Gvardeiskin salmen siltojen rakentaminen rautatie- ja maantietöineen, kanavan tuloväylän pehmeitten maitten ruoppaaminen, väylätyö Sorvalinniemen kohdalla ja tuloväylän merenkulun turvalaitteiden rakentaminen.

Urakoitsijoiden ja hankkijoiden lukumäärä on 53. Näistä on varsinaisia rakentajia 40, teräsrakenteiden, koneistojen ja sähkölaitteiden hankkijoita 8, ja muita hankkijoita 5.

Ilman urakointia on suoritettu ~~teknilliset tutkimukset, työmaiden huolto majoitusalueineen, sähkö- ja puhelinlinjat, kanavavalaistus ja viitoitus, erinäiset pienehköt tietyt, osa ruoppauksista, maisematyöt sekä vanhojen rakenteiden korjaaminen.~~ *noin kymmenes osa työstä.* Nämä työt edustavat 10 % koko työstä.

Johtuen suunnittelun ja rakentamisen samanaikaisesta alkamisesta varsinaiset rakennustyöt osuivat vuosille 1965, 1966 ja 1967.

*Massatyömäärät muodostuivat seuraaviksi:*

Työmäärät

	Tuloväylä	Kanavan Suomen puoli	Kanavan NL:n puoli	Saimaan väylät	Yhteensä
Maaleikkausta		5.147.000	1.460.000		6.607.000 m <sup>3</sup>
Kallioleikkausta		742.000	493.000		1.235.000
Ruoppausta	1.876.000	66.000	266.000	517.000	2.725.000
Maapatoja		619.000	68.500		687.500
Luiskaverhousta		605.000	245.000		850.000
Betonirakenteita		40.600	66.500		107.100
Yhteensä m <sup>3</sup>	1.876.000	7.219.600	2.599.000	517.000	12.211.600
	1.900.000	7.200.000	2.600.000	500.000	12.200.000 m <sup>3</sup>

~~Kalliomäärästä on murskattu 530.000 m<sup>3</sup>, mistä on syntynyt~~

~~yhteensä 1.021.000 m<sup>3</sup>~~ Erilaisia murskelajitteita on valmistettu 1.000.000 m<sup>3</sup>.



~~Sulkujen porttirakenteet painavat yhteensä 2.500 tonnia,  
josta koneistojen osuus 430 tonnia.~~

Lisäksi on rakennettu 7 km rautatietä siltoineen, 42 km yleisiä teitä siltoineen, 30.000 m<sup>3</sup> huonerakenteita, 46 km korkeaajännitesähkölinjaua, 19 muuntoasemaa, 203 km pienjännite-linjoja, 955 kpl sulku- ja kanavavalaisimia pylväineen ja 48 kpl kiinteitä loistoja. Nurmetuksia on 356 ha, puiden ja pensaiden istutusta 255.000 kpl.



#### Työvoima

Työ muodostettiin alunperin keskitetyksi valtakunnalliseksi työmaaksi, jolle työntekijät on otettu Lappeenrantaan sijoi-tetun työhönottokonttorin kautta. Tällä tavoin työvoimaviran-omaiset ovat voineet osoittaa työhön työntekijöitä eri puolilta maata.

Työvoiman vuosittainen keskimäärä on vaihdellut 700-2.000. Suurin työvoiman vahvuus on ollut 2.600.

Kaikkiaan on kanavan ja sen laitteiden rakentamiseen osallistunut noin 15.000 <sup>-20.000/</sup>henkilöä.

#### Kustannukset

Kanavasopimuksen eduskuntakäsittelyn aikaan hankkeen kustannusten määränä esitettiin 180-190 milj. mk arvion jäädessä kuitenkin erinäisiltä osilta avoimeksi.

Ymmärrettävästi tie- ja vesirakennushallitus ei voinut laatia hankkeen kustannusarviota ennenkuin tutkimukset, ~~ja~~ <sup>ja neuvottelut</sup> suunnitelmat/olivat edistyneet riittävän pitkälle. Tähän päästiin vuoden 1966 lopulla, jolloin kustannusarvion määräksi saatiin syyskuun 1966 hintatasossa 275 milj. mk. Tästä määrästä olivat varsinaiset rakennuskustannukset 252, ~~235~~ <sup>23</sup> milj. mk, valtion rakennushankkeisiin normaalisesti muista kuin työmäärärahoista maksettavien hallinto-, tutkimus- ja suunnittelukustannusten ollessa ~~22,765~~ <sup>23</sup> milj. mk.

Tätä kustannusarviota on voitu noudattaa, myöhempien



hinta- ja palkkatason muutoksien ja devaluation vaikutuksilla tarkistettuna.

Kanavan  
valmistu-  
minen

Kanavan täyttö vedellä tapahtui ~~19.4. - 2.5.1968 välisenä~~ *viime huhti-toukokuun* ~~aikana~~ *vaihteessa,* jolloin kanavan tarvitsemasta 60.000.000 m<sup>3</sup>:stä vettä juoksutettiin 22.600.000 m<sup>3</sup> Saimaasta. Muu osa saatiin sulamisvesistä. Täytön ajaksi oli Kaukas ~~Oy:n~~ *Osakeyhtiön* sulfiittiselluloosa-tehdas pysäytetty veden laadun parantamiseksi.

Kanavassa suoritettiin tämän jälkeen koepurjehdus pykälä-  
~~alus BORE IX:llä ja~~ *aluksella sekä* nippu-uittokokeita, molemmat hyvällä menestyksellä.

Kanavan käyttövalmius todettiin suomalais-neuvostoliittolaisen teknillisen tarkastuskomission pöytäkirjalla viime kesäkuun 5 päivältä.

Kanavan  
käyttö

Kanavan käyttöorganisatio on pääosaltaan jo muodostettu.  
~~Toiminta vuokra-alueella on järjestetty siten, että~~  
~~vuokra-alueen henkilökunta asuu Suomen puolella ja kuljetetaan~~  
~~työvuoroilleen vuokra-alueelle.~~

~~Kanavakonttori, jossa alusten selvitys tapahtuu, on~~  
~~Mustolan sululla.~~

Kanavaan odotetaan muodostuvan niin tavara- kuin matkustaja- ja uittoliikennettä. Lähivuosien kuluessa liikenteen on arvioitu voivan nousta yhteen miljoonaan tonniin.

Kanava on auki ympäri vuorokauden. Kanavan läpikulkuun menee aluksilta 7-11 tuntia, liikennetiheydestä riippuen.

Purjehduskauden luonnollinen pituus on keskimäärin 7 kk.

Kanavan laskettu välityskyky on 4,6 miljoonaa tonnia vuodessa.

Saimaalla on yleisiä tahi teollisuussatamia valmiina tai hankkeissa Lappeenrantaan, Kaukopäähän, Ristiinaan, Savonlinnaan, Jcensuuhun, Varkauteen ja, jos syväväylää jatketaan, Kuopioon.

~~★~~

Asetukset Saimaan kanavasta, kanavan liikennesäännöstä ja lupamaksuista on annettu.

Suomen ja Neuvostoliiton kanavavaltuutettujen päätöksellä alkoi julkinen koeliikenne kanavassa ~~10.7.1968~~ *kuluneen heinä-*  
*kuun 10 päivänä.*

~~★~~

~~Jos kysytään, mitä teknillisesti erikoista on Saimaan-~~  
~~kanavassa, on vastaus:~~  
*Yleisesti ottaen voidaan Saimaan kanavan rakennus-*  
*työstä sanoa, että kanavan suunnittelussa ja toteuttamisessa on*  
*pyritty noudattamaan*  
~~kanavan rakenteet ovat kanavarakennustekniikan tämän~~

*tasoa.*  
hetkisen kehityksen ~~tasalla~~ *kanavassa*. Erikoista *kanavassa* ovat turvapadot, jotka  
sekä idealtaan että *konstruktioltaan* ~~toteutukseltaan~~ ovat omintakeiset. *Erikoista on.* ~~Lisäksi~~

*myöskin* se, että sulkujen täytössä on nostolaskuportin yhteydessä  
*lisäksi se, että*  
käytetty pohjajohtoa, sekä *-kset ovat,* kanavan luiskaverhousten *jossakin*  
määrin tavanomaista *paa* vankempia *rakennetta.*



Хелге Лойкканен

(Доклад на торжестве открытия Сайменского канала в аудитории конторы канала)

Сайменский канал

Назначение

По вступлении в силу договора о аренде советской части Сайменского канала и острова Малый Бысоцкий 27 августа 1963 года, Управление дорожного и водного строительства получило назначение на выполнение строительства. На исследования, проектирование и строительство было положено 5 лет.

организация

Для проектирования было учреждено при отделе водных путей Управления дорожного и водного строительства отдельное проектное бюро Сайменского канала и для производства строительных работ строительная организация Сайменского канала.

Объем строительства

В объем строительства входят подходный фарватер канала от Выборгского фарватера через пролив Гвардейский, бухту Защитную и Лавола в Брусничное, сам канал из Брусничного до Гос. границы в Нуйямаанярви и далее до оз. Саймаа и фарватер от устья канала в Варкаус и Ионенсуу через Савонлинна.

Размеры судна

Исходным делом в проектировании водного пути является размер судна, по которому и размеряются конструкции. По проекту реконструкции Сайменского канала в 1930 годах, которая была выполнена более чем на одну треть, было построено м.пр. пять готовых и два полуготовых шлюза при размере судна 65 x 9,6 x 4,2 м. К этому размеру судна пришли, сделав шлюзы настолько большими, что два полноразмерных судна старого Сайменского канала помещались в шлюз один за другим.

Позже вошли в употребление так называемые параграфные суда, которым во многих странах законодательством даны различные эксплуатационно-экономические выгоды и верхней границей размера объема которых установлено 499,996 брутто рег. тонн, грузоподъемность при этом пр. 1.000 двт. Таких судов в разных странах значительно много.

#### Размеры

Этот тип судна казался подходящим для движения по Сайменскому каналу. Предположено, что развитие его в течение 25 лет приведет к следующим главным размерам: длина 78 м, ширина 11 и осадка 4,2 м. Грузоподъемность такого судна пр. 1600 двт. и по этому размеру судна готовый теперь канал и фарватеры размерены.

Размеры канала получились следующие:

Глубина воды в канале, в шлюзах и на озерных фарватерах канала 5,2 м, в подходном фарватере и на оз. Саймаа 4,8 м. Ширина дна канала в земляных выемках 28 м и откосы 1:2,5, в скальных выемках 34 м с отвесными стенками. Ширина шлюзов 13,2 м и полезная длина 85 м. Ширина озерных фарватеров минимум 45 м.

Минимальный радиус закругления канала 800 м, исключительно 450 м.

Наибольшая скорость хода судна в канале 9,0 км/час, при встрече 7,0 км/час.

На каждом шлюзе по обеим сторонам оборудован причал для крепления судна при надобности.

#### Направление

Подходный фарватер проходит по уже в 1930 годах проектированной линии через пролив Гвардейский. Старый фарватер канала проходил через Крепостной пролив в центре Выборга.

Сам канал придерживается большей частью трассы



старого Сайменского канала. Из Нуйямаа в Суйкки трасса проведена теперь прямо, не через Ряхя, правда через довольно таки высокую выемку. Шлюз Соскуа и 2 км канала там, тоже в отдалении от старой трассы канала.

Длина канала на советской стороне 19,598 км и на финской стороне 23,330 км. Общая длина канала 42,928 км. Из нее прорытого канала 32,06 км и озерных участков 10,87 км. Общая длина канала и подходного фарватера 57,273 км. В отношении старого канала и фарватера это короче на 3,5 км.

#### Гупенчатость

Разница в высоте между оз. Саймаа и Финским заливом в среднем  $\frac{75,6}{76,5}$  м. Этот напор разделен восемью шлюзами, из которых на советской стороне находятся Брусничное, Искровка, Цветочное, Илистое и Пялли, и на финской стороне Соскуа, Мустола, Мялкия. Напор шлюзов меняется от 5,54 до 12,69 м. Самым высоким является шлюз Мялкия, самым низким Цветочное.

#### Шлюзы

Конструкции стенок шлюза из бетона или железобетона. Голые скальные стенки 1930 годов.

Верхние ворота шлюзов подъемно-отпускные, нижние створчатые.

Механизмы верхних ворот электромеханические, нижних ворот и клинкетов гидравлические.

Наполнение шлюза производится под верхними воротами посредством шахты порога и донной галереи. Из донной галереи вода проходит в шлюз по всей его длине. Этим исключаются продольные течения в шлюзе.

Шлюз опорожняется прямо через клинкеты нижних ворот.

Шлюзы целиком электрифицированы. Операции производятся с пульта дистанционного управления. Электрическое оборудование управления включены так, что ошибочных действий не возможно произвести.

Движение по каналу и дорожное движение регулируется светофорами.

Открытые каналы Открытые каналы частично построены посредством дамб. Наибольшие земляные дамбы находятся над шлюзом Искровка, над шлюзом Пялли, на части канала Суйкки-Кансола и над шлюзом Соскуа.

Выбранный грунт из канала большей частью свален по сторонам канала.

Откосы земляных выемок канала укреплены каменной наброской с фильтрацией.

Регулирование  
уровня воды

Для регулирования уровня воды на участках канала употребляются сифоны и водосбросы. Излишек воды проводится в идущую около канала реку Соскуа, источники которой около шлюза Мустола и спуск около шлюза Брусничное.

Аварийные  
плотины

Чтобы оз. Саймаа или наибольшее озеро на канале Нуйямаанярви не смогли бы при аварии на шлюзах или дамбах залить окрестности, на канале в скальных выемках построены три аварийных плотины, одна у гребня Лауритсала и две другие по обеим сторонам Нуйямаанярви.

Аварийная плотина является закрепленной с одной стороны железо-бетонной аркой, которая повертывается посредством дистанционного управления или под напором текущей воды поперек канала, закрывая его водонепроницаемо.

Жил.строитель-  
ство

Административный центр канала расположен на участке Мустола-Мялкя, где построены контора канала, лоцманская станция, база ухода и жил-район для персонала канала.



На шлюзе Соскуа и у подъемного моста в Кансола построены дома для односемейных. Для персонала на арендованной территории построен жил-район в поселке Нуйямаа. В Брусничном построено здание для конторы и лоцманского поста.

#### Дороги и мосты

Через канал построено 13 мостов, из которых 2 постоянных железнодорожных, 4 постоянных дорожных и 7 открывающихся подъемных дорожных. Постоянные мосты построены с габаритом прохода под ними в 25 м.

Железнодорожные мосты, один в проливе Гвардейском, другой в Лауритсала, было необходимо построить постоянными, поскольку железнодорожное движение настолько оживленное, что для прохода судов не осталось бы время. Постоянными мостами являются мост через Гвардейский пролив в Выборге, мост Нуйямаа, Мялкия и Лауритсала.

Кроме этого построено 9 небольших мостов для дорожного устройства, из которого важным по эксплуатации канала является дорога Нуйямаа - Брусничное.

#### Подсобное оборудование

Канал целиком освещен, озерные фарватеры помечены вехами и освещены. Все главные места оснащены телефонной и радиотелефонной связью. В Нуйямаа почтово-телеграфное ведомство построило береговую радиостанцию.

#### Остров Малый Высоцкий

Арендованная территория острова Малый Высоцкий предназначена для базы для сплава и возможной перегрузки товара. Пока еще на участке не производились никакие строительства.

#### Фарватеры оз. Саймаа

Глубоводные фарватеры оз. Саймаа с устья канала через Савонлинна в Варкаус и Ионенсуу углублены. Всего работы производились в 36 пунктах. Наибольшими рабочими объектами были пролив Векарансалми в Сулкава, Кюренсалми в Савонлинна, Селкясаари в Варкаус, Варислуото в Кангас-

салми, открытый канал Вихтаканта в Савонранта и Хейн-салми в Раяккюля.

Мореходное управление совершило морское измерение фарватеров, траление и установку навигационного оборудования. Фарватеры с устья канала в Лаппеенранта и в Каукопя и Ристиина также в порядке. Кроме этого можно поставить обстановку и на естественных глубоких фарватерах.

ыполнение  
работ

Кроме использования силы проектировщиков Управления дорожного и водного строительства, в проектировании употреблялись внешние, как отечественные, так и заграничные проектировщики. Мосты Гвардейского пролива, подходный фарватер канала и навигационную морскую обстановку проектировали советские организации. Строительные работы производились на почве подрядов.

Во время работ было сделано 147 различных подрядных и работ по поставкам. Из них четыре сделаны с советскими организациями, а именно строительство мостов на Гвардейском проливе совместно с жел. дорожным и дорожным строительством, дноуглубление мягкого грунта на подходном фарватере, работа по фарватеру около Сорвалинниemi и строительство оборудования навигационной обстановки подходного фарватера.

Число подрядчиков и поставщиков было 53. Из них основных строителей 40, поставщиков стальных конструкций, механизмов и электрооборудования 8 и прочих 5.

В подряды не входили технические изыскания, обслуживание рабочих баз и жилищ, электро- и телефонные работы, освещение канала и его навигационная обстановка, некоторые небольшие работы, часть дноуглубления, благоустройство и



ремонт старых конструкций. Эти работы представляют собой 10 % из всех работ.

В связи с тем, что проектирование и строительство начались одновременно, основные строительные года пришлись на года 1965, 1966 и 1967.

Объемы работ

	Подходн фарватер	Финская сторона канала	Советская сторона канала	Фарватеры оз. Саймаа	Всего
Земляные выемки		5.147.000	1.460.000		6.607.000
Скальные выемки		742.000	493.000		1.235.000
Дноуглуб- ление	1.876.000	66.000	266.000	517.000	2.725.000
Земл. дамбы		619.000	68.500		687.500
Укрепл. откосов		605.000	245.000		850.000
Бетонн. конструкц.		40.600	66.500		107.100
Всего м <sup>3</sup>	1.876.000	7.219.600	2.599.000	517.000	12.211.600

Из скальных выемок выдроблено 530.000 м<sup>3</sup>, из которых получили в общем 1.021.000 м<sup>3</sup> различных сортов дробления.

Конструкции ворот шлюзов представляют собой 2.500 тонн стали, из которых 430 т. идет в счет механизмов.

Кроме этого построено 7 км. жел. дороги с мостами, из которых жел. дор. мост и передвижение пути совершило Управление жел. дорог. 42 км. общественных дорог с мостами, 30.000 м<sup>3</sup> жилищного строительства, 46 км. линий передач высокого напряжения, 19 трансформаторов, 203 км. линий передач малого напряжения, 955 шт. фонарей на шлюзах и на

канале с опорами и 48 шт. постоянных огней. Одерновано 356 га, посажено 255.000 шт. деревьев и кустов.

#### Рабочая сила

Работа была с самого начала организована централизованно сосредоточенной общегосударственной работой, куда рабочая сила набиралась с приемного пункта в Лаппенранта. Таким образом должностные лица по рабочей силе могли указывать рабочим места со всех сторон государства.

Среднегодовое количество рабочих менялось от 700 до 2000 человек. Наибольшая цифра рабочей силы была временно 2.500 человек.

#### Расходы

Во время обсуждения в парламенте стоимости строительства было указано 190 миллионов марок, хотя смета еще по некоторым частям осталась открытой. Вполне понятно, что Управление дорожного и водного строительства не могло дать полную смету пока изыскания и проектирование не были бы достаточно закончены. Это произошло только в конце 1966 года и тогда сметой расходов по ценам в сентябре 1966 года стало 275 миллионов марок. Из них основными расходами по строительству было 252,235 миллионов марок, на гос. строительство нормально идущие, кроме расходов по оплате труда, уплачиваемые суммы на изыскания, проектирование и администрацию 22.765 миллионов марок.

Из-за изменения цен продукции, зарплаты и девальвации смета расходов была на 1.4.1968 г. - 292,9 милл. марок.

#### Готовность канала

Наполнение канала водой произошло 19.4. - 2.5. 1968 г., когда из требуемых 60.000.000 м<sup>3</sup> воды из оз. Саймаа поступило 22.600.000 м<sup>3</sup>. Остальная часть была получена от растаивания снегов. На время наполнения



сульфитно-целлюлозная фабрика Каукас была остановлена для улучшения качества воды.

На канале произведены после всего этого пробное плавание на судне "Боре IX" и пучковой сплав, оба с хорошим успехом.

Готовность канала была констатирована финско-советской технической комиссией протоколом от 5 июня 1968 г.

#### Эксплуатация канала

Организация по эксплуатации канала главным образом уже образована.

Деятельность на арендованной территории устроена так, что персонал арендованной территории живет в Финляндии и транспортируется на рабочее время на арендованную территорию.

Контора канала, где происходит оформление судов, находится на шлюзе Мустола.

На канале ожидается товаропассажирское и движение по сплаву. В течение ближайших лет предполагается, что движение возрастет до одного миллиона в год.

Канал открыт круглосуточно. На прохождение канала требуется от судна 7 - 11 часов, в зависимости от частоты движения.

Естественный навигационный период в среднем 7 месяцев.

Пропускная способность канала 4,6 милл. тонн в год.

На оз. Саймаа находятся общие или индустриальные гавани готовыми или в проекте в Лаппеенранта, Каукопя, Ристиина, Савонлинна, Йоенсуу, Варкаус и, если глубоководный фарватер будет продолжен, в Куопио.

Постановления о Сайменском канале, о правилах движения по каналу и оплатах уже дано.

По резолюции Уполномоченных Финляндии и СССР по каналу, пробное судоходство началось 10.7.1968 года.

Если спросят, что технически особенного в Сайменском канале, то ответ:

Конструкции канала являются на уровне развития теперешнего каналостроения. Особенностью являются аварийные плотины, которые по идее и по их осуществлению являются особенными. Кроме этого то, что при наполнении шлюза при подъемно-отпускных воротах употребляется донная галерея и на укреплении откосов канала употребленная в некоторой степени более обычного, крепкая конструкция.



Urho Kekkonen

5.8.1968

Mustola

Tasavallan Presidentin puhe Saimaan kanavan vihkiäisissä 5. 8. 1968

Arvoisat neuvostoliittolaiset vieraamme, hyvät naiset ja herrat.

Tämä päivä merkitsee meille suuren tavoitteen toteutumisesta. Saimaan kanavan toinen syntyminen on tapahtunut. Päämäärä, josta vielä kymmenisen vuotta sitten puhuttiin kuten ainakin katteettomiin toiveisiin kuuluvasta asiasta, on nyt toteutuneena edessämme.

Ajatus Saimaan mahtavan vesistön yhdistämisestä suoraan Suomenlahteen syntyi jo vuosisatoja sitten ja säilytti ajankohtaisuutensa epäonnistuneista toteuttamishankkeista huolimatta. Suomen harjut ja kalliot tekivät vielä tuohon aikaan kanavankaivamisyritykset toivottomiksi. Vasta viime vuosisadan puolivälissä ihmisen työ, tekniikka ja yrittämisen halu johtivat tulokseen. Lars Gabriel von Haartmanin johdolla syntyi Saimaan kanava 112 vuotta sitten. Kansallinen suurtyö, suurimittaisin Suomen kansan siihen mennessä suorittamista rakennustöistä oli valmis, ja kanava palveli Itä-Suomen talouselämää korvaamattomalla tavalla yli 80 vuoden ajan.

Kun muistamme kanava-ajatuksen vuosisataisen taustan ei ole ihme, että onnettoman sodan vaurioiden korjaaminen ja kanavan uudelleen käyttöön ottaminen tuli suunnitelmien kohteeksi pian rauhanteon jälkeen. Jälleen kerran on ajatus Saimaan kanavasta toteutunut. Minkä miekka katkaisi, sen rauhanomainen työ on jälleen yhdistänyt.

Tämä juhlapäivä symboloi yhden työjakson päättymistä ja samalla toisen alkamista. Kanava on nyt valmis käyttötarkoitukseensa. Tarvittavat tekniset ja poliittiset järjestelyt on tehty. Vuorossa on tärkein, se, mihin on pyritty: vesiväylän käyttäminen siten, että se mahdollisimman tehokkaasti palvelisi maamme talouselämää.

Kun vanhan Saimaan kanavan vihkiäiset pidettiin syyskuun 7. päivänä 1856, lehdet kirjoittivat, että Itä-Suomi oli ottanut pitkän askeleen lähemmäs Suomen muita osia. Liikenneyhteydet, joiden suhteen Itä-Suomi oli ollut



lapsipuolen asemassa maan muihin osiin nähden, olivat kanavan ansiosta ratkaisevasti parantuneet. Sama toteamus pätee myös tänä päivänä. Uusittu kanava saattaa Itä-Suomen talousalueen entistä paremmin ei ainoastaan oman maamme muiden osien, vaan ennen kaikkea myös koko muun maailman ja kansainvälisen kaupan yhteyteen.

Vanhan kanavan vihkiäisjuhlissa oli pääjuhlan tapahtumapaikka ajan tavan mukaan koristettu myyttisillä hahmoilla, joiden joukossa oli merenkulun jumala Neptunus kolmikärkineen, kaupan jumala Merkurius runsauden sarvea kantaen, ja kanneltaan soittava Väinämöinen Itä-Suomen kansan luomisvoiman edustajana. Vanha kanava täyttikin siihen kohdistetut odotukset. Sen vaikutus Itä-Suomen talouselämään oli lyhyesti sanoen vallankumouksellinen. Liikenneolosuhteet ovat luonnollisesti noista ajoista kehittyneet ja liikennevälineistö monipuolistunut. Muualla saadut kokemukset kuitenkin osoittavat kanavaliikenteen jatkuvan suuren merkityksen. Myös tällä hetkellä meidän toiveemme ja odotuksemme kohdistuvat kanavan vaikutuksiin Itä-Suomen ja koko maamme talouselämän virvoittajana. Me luotamme itäsuomalaiseen yrittäjähenkeen ja luovaan mielikuvitukseen, joiden avulla - siitä olen vakuuttunut - kanavan avaamat uudet taloudelliset mahdollisuudet voidaan täysin mitoin käyttää talousalueen ja maan hyväksi.

"Liikenneyhteydet eivät ainoastaan yhdistä eri maanääriä - ne myös sitovat ne toisiinsa", todettiin eräässä suomalaisessa lehdessä kanavan vihkiäisjuhlallisuuksien aikana v. 1856. Tämä huomautus on entistä todempi meidän päivinämme. Rajat, myös kaikkein rauhallisimmat ja ystävällismiesten naapurikansojen välillä olevat rajat, symboloivat eroja; rajoja ylittävät liikenneyhteydet ovat kansojen välisen yhteistyön tunnuskuvia. Vain ani harvoissa tapauksissa tämä on niin itsestään selvää kuin Saimaan kanavaan nähden.

"Saimaan kanavan rakentaminen on Suomen ja Neuvostoliiton kansojen ystävyys tulos", sanotaan kanavamonumentissa, joka paljastettiin muutamia tunteja sitten kanavan Neuvostoliiton-puoleisella osalla, joka nyt on vuokrattu Suomen käyttöön. Suomen ja Neuvostoliiton välinen ystävyys on tehnyt mahdolliseksi ne lajissaan lähes ainoalaatuiset järjestelyt, joita tarvitaan



toisen valtakunnan alueella kulkevan kanavan osan käyttämiseksi. Molempuolinen luottamus ja hyvän yhteistyön henki on auttanut ylittämään esteet, joita maiden väliset rajat luonnostaan asettavat taloudelliselle aktiviteetille. Me tiedämme hyvin, että Saimaan kanavan vuokrasopimus ja sitä seurannut kanavan uudelleen rakentaminen ei ole ainoa esimerkki Suomen ja Neuvostoliiton välisestä rajat ylittävästä taloudellisesta yhteistoiminnasta. Suomalaiset ovat Neuvostoliiton puolella rajaa suorittaneet voimalaitos- ja muita rakennustehtäviä. Valtakuntien välillä on voimassa muun muassa kalastus- ja porosopimuksia. Suomen ja Neuvostoliiton välinen rajakauppa on kehittynyt molempien osapuolten tyydytykseksi. Nämä ovat vain eräitä esimerkkejä yhteistyöstä taloudellisella alalla.

On helppoa panna merkille, että kansojen välisissä suhteissa vallitsee eräänlainen kumuloitumisen, kasaantumisen, laki. Yhteisen yrityksen onnistuminen on tulosta hyvistä suhteista, mutta tämä onnistuminen samalla antaa lisää mahdollisuuksia näiden suhteiden edelleen kehittämiseksi. Tapahtuu ikään kuin hyvän ystävyyden pääoman kasaantumista, pääoman, joka on siitä erikoista, että se käytettäessä vain lisääntyy. Saimaan kanavan vuokrasopimus ja kanavan rakentaminen ovat maailmalle osoitus siitä, että Suomi ja Neuvostoliitto haluavat ja kykenevät elämään todellista rauhanomaista rinnakkaineloa. Suomen ja Neuvostoliiton välisten ystävyyssuhteiden kehittäminen on edennyt ohi juhlapuheiden ja muodollisten vakuuttelujen vaiheen. Täällä Saimaan kanavalla se on valettu betoniin ja uurrettu kallioon.

Kanavan valmistuessa me teemme kunniaa tämän todella suurimittaisen ja laadussaan vaikean tehtävän suorittaneiden miesten ja naisten työlle ja ammattitaidolle. Heidän ponnisteluja edessä ovat luonnonesteet murtuneet ja peruselementit, maa ja vesi, saatu noudattamaan ihmisen tahtoa. Saimaan kanavan uudisrakennuksesta on jo tullut kahden asian, työn ja ystävyyden, pysyvä monumentti.

Menestykseen merenkulku ja kauppa Saimaan kanavalla, tuottakoon se vaurautta ja hyvinvointia Itä-Suomen talousalueelle ja koko maalle, ja lujittakoon kanavayhteistyö jatkuvasti Suomen ja Neuvostoliiton kansojen ystävyyttä.



Republikens Presidents tal vid invigningen av Saima kanal  
5.8.1968

Ärade sovjetiska gäster, mina damer och herrar,

Denna dag innebär för oss förverkligandet av ett högställt mål. Saima kanal har uppstått för andra gången. Målet, om vilket man ännu för cirka tio år sedan talade såsom det är brukligt beträffande förhoppningar utan täckning, står nu fullbordat framför oss.

Tanken om att direkt förena Saimens mäktiga vattendrag med Finska viken uppkom redan för århundraden sedan och bevarade sin aktualitet oberoende av misslyckade försök att förverkliga den. Finlands åsar och berg gjorde ännu på den tiden försöken att gräva en kanal utsiktslösa. Det var först i slutet av senaste århundrade som människans arbete, teknik och företagsamhetslust ledde till resultat. Under Lars Gabriel von Haartmans ledning föddes Saima kanal för 112 år sedan. Det nationella storverket, det största byggnadsföretag, som Finlands folk dittills presterat, stod färdigt, och kanalen tjänade östra Finlands näringsliv på ett ovärderligt sätt i över 80 års tid.

Då vi erinrar oss kanaltankens sekelgamla bakgrund är det intet under, att reparerandet av det olyckliga krigets skador och det nya ibruktagandet av kanalen blev föremål för planering kort efter fredsslutet. Åter en gång har tanken om Saima kanal realiserats. Det som svärdet avskurit har det fredliga arbetet ånyo förenat.

Denna högtidsdag symboliserar avslutandet av en arbetsperiod och samtidigt inledandet av en annan. Kanalen är nu färdig att brukas. De behövliga tekniska och politiska arrangemangen har gjorts. Nu står det viktigaste i turen, det vartill man strävat: användandet av vattenstråket sålunda, att den möjligast effektivt skulle tjäna vårt lands näringsliv.



Då den gamla Saima kanals invigning hölls 7 september 1856, skrev tidningarna, att östra Finland tagit ett långt steg närmare Finlands övriga delar. Trafikförbindelserna, i vilket hänseende östra Finland behandlats styvmoderligt jämfört med landets övriga delar, förbättrades avsevärt tack vare kanalen. Samma konstaterande håller streck än i dag. Den moderniserade kanalen bringar östra Finlands ekonomiområde i bättre kontakt än tidigare inte blott med de övriga delarna av vårt land utan framför allt även med hela den övriga världen och den internationella handeln.

Under festligheterna vid invigningen av den gamla kanalen var skådeplatsen i enlighet med tidens sed smyckad med mytiska figurer, bland vilka märktes sjöfartens gud Neptunus med sin treudd, handelns gud Mercurius bärande på sitt ymnighetshorn, samt den kantelespelande Väinämöinen som representant för skaparkraften hos östra Finlands folk. Den gamla kanalen uppfyllde även de på den ställda förhoppningarna. Dess inverkan på östra Finlands näringsliv var kort sagt revolutionerande. Trafikförhållandena har naturligtvis utvecklats sedan den tiden och trafikmedlen diversifierats. De erfarenheter som man fått på annat håll har dock påvisat kanaltrafikens fortsatt stora betydelsen. Även i denna stund riktas våra förhoppningar och förväntningar mot kanalens vederkvickande inverkan på östra Finlands och hela vårt lands näringsliv. Vi litar på den östfinska företagarandan och skapande fantasin, med vilkas hjälp - härom är jag övertygad - de nya ekonomiska möjligheter som kanalen öppnar i full utsträckning kan användas till förmån för detta ekonomiska område och för landet.

"Trafikförbindelserna förenar inte blott olika landsändor - de knyter dem även samman", konstaterades det i en finländsk tidning vid invigningen av Saima kanal år 1856. Denna anmärkning är ännu sannare i våra dagar. Gränserna, även de allra fredligaste och mellan vänskapligt inställda grannfolk, symboliserar olikheter; trafikförbindelserna över gränserna utgör symboler för det mellanfolkliga samarbetet. Blott i ytterst få fall är detta lika självklart som beträffande Saima kanal.



"Byggandet av Saima kanal är resultatet av vänskapen mellan Finlands och Sovjetunionens folk", säges det i det kanalmonument som för några timmar sedan avtäcktes på den sovjetiska delen av kanalområdet och som nu uthyrts till Finland. Vänskapen mellan Finland och Sovjetunionen har möjliggjort de i sitt slag unika arrangemang, som behövs för att använda den del av kanalen som löper genom ett annat rikes territorium. Det omnesidiga förtoendet och samarbetsandan har bidragit till att övervinna de hinder, som landgränserna av naturliga skäl ställer för den ekonomiska aktiviteten. Vi vet väl, att hyresavtalet rörande Saima kanal och det därpå följande återuppbyggandet av kanalen inte är det enda exemplet på ekonomisk samverkan som korsar gränsen mellan Finland och Sovjetunionen. Finländarna har utfört kraftverks- och andra byggen på den sovjetiska sidan av gränsen. Det finns bl.a. fiske- och renavtal mellan de bägge staterna. Gränshandeln mellan Finland och Sovjetunionen har utvecklats på ett för bägge parter tillfredsställande sätt. Dessa utgör blott några exempel på samarbetet på det ekonomiska området.

Det är lätt lägga märke till, att det råder ett slags ackumulerings lag för de mellanfolkliga relationerna. Framgången med ett gemensamt företag är resultatet av goda relationer, men denna framgång ger samtidigt ytterligare möjligheter för ett vidare utvecklande av dessa relationer. Det är som om en ackumulering av den goda vänskapens kapital ägde rum, ett kapital, som såtillvida är speciellt, att det blott växer vid användandet. Hyresavtalet angående Saima kanal och byggandet av kanalen är för världen ett bevis på att Finland och Sovjetunionen önskar och förmår leva i verklig fredlig sänja. Utvecklandet av vänskapsförhållandena mellan Finland och Sovjetunionen har passerat festtalens och de formella försäkringarnas skede. Här vid Saima kanal är det gjutet i betong och borrat i sten.

Nu då kanalen står färdig gör vi honnör för arbetet och yrkesskickligheten hos de män och kvinnor som utfört detta verkliga stora och i sitt slag svåra uppdrag. Inför deras ansträngningar har naturhindren krossats och grundelementen, jord och

vatten, påvingats människans vilja. Nykonstruerandet av Saima kanal har redan blivit ett bestående monument över två ting, arbetet och vänskapen.

Må sjöfarten och handeln blomstra på Saima kanal, må den bringa välstånd och välmåga till östra Finlands ekonomiråde och till hela landet, och må kanalsamarbetet fortsättningsvis befästa vänskapen mellan Finlands och Sovjetunionens folk!



РЕЧЬ ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ НА ТОРЖЕСТВЕ ПО ПОВОДУ  
ОТКРЫТИЯ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА 5.VIII. 1968 ГОДА

Уважаемые советские гости, дамы и господа!

Сегодняшний день означает для нас достижение большой цели. Второе рождение Сайменского канала стало фактом. Задача, о которой еще лет десять назад говорили как-бы о входящем в число неоправданных надежд деле, сейчас перед нами в осуществленном виде.

Идея прямого соединения Сайменской водной системы с Финским заливом возникла уже много столетий назад и сохраняла свою актуальность, несмотря на имевшие место неудачные попытки ее осуществления. Холмы и скалы Финляндии в то время свели на нет попытки строительства канала. Лишь в половине прошлого века труд, техника и предприимчивость человека привели к результатам. Под руководством Ларса Габриеля фон Хартмана возник 112 лет назад Сайменский канал. Большое национальное предприятие, самое масштабное из осуществленных финским народом до тех пор строителств, было завершено, и канал послужил, как незаменимый фактор, хозяйственной жизни Восточной Финляндии в течение свыше 80 лет.

Сохранив в памяти вековой фон идеи о канале не удивительно, что восстановление разрушений несчастной войны и новое введение канала в эксплуатацию стали объектами планов вскоре после заключения мира. Еще раз осуществилась идея о Сайменском канале. Что отрезано мечем, то воссоединено мирным трудом.

Этот юбилейный день символизирует окончание одного



периода работы и одновременно начало другого. Канал сейчас готов для эксплуатации. Необходимые технические и политические упорядочения завершены. Ждет очереди самое важное, то, к чему стремились: использование водного пути так, чтобы он максимально эффективно послужил экономической жизни нашей страны.

Когда состоялось открытие старого Сайменского канала 7 сентября 1856 года, газеты писали, что Восточной Финляндией сделан длинный шаг в сторону других частей Финляндии. Пути сообщения, в отношении которых Восточная Финляндия была на "птичьих правах" в сравнении с другими районами страны, благодаря каналу решающим образом улучшались. Та же констатация имеет силу и сегодняшний день. Реконструированный канал связывает все эффективнее экономический район Восточной Финляндии не только с другими частями нашей страны, но, прежде всего, со всем остальным миром и международной торговлей.

В торжествах по случаю открытия старого Сайменского канала место главного мероприятия было украшено, по обычаям времени, мифическими изображениями, среди которых были бог мореходства Нептун со своим трезубцем, бог торговли Меркурий, носящий рог изобилия, и играющий на кантеле Вайнямейнен, как представитель творческой силы народа Восточной Финляндии. Старый канал и оправдал возложенные на него ожидания. Его влияние на хозяйственную жизнь Восточной Финляндии было, коротко говоря, революционным. Транспортные условия, естественно, развивались с тех времен и транспортная техника стала многосторонней. Накопленный в других местах опыт свидетельствует, однако, о сохраняющемся большом значении движения по каналам. И в данный момент наши надежды и ожидания направлены на вли-



ание канала, как фактора, подкрепляющего экономическую жизнь Восточной Финляндии и всей нашей страны. Мы надеемся на восточно-финский дух предприимчивости и созидательную фантазию, с помощью которых - в этом я убежден - открываемые каналом новые экономические возможности могут в полной мере быть использованы для пользы экономического района и страны.

"Пути сообщения не только соединяют разные края света - они одновременно связывают их друг с другом" - было отмечено в одной финской газете во время торжеств по случаю открытия канала в 1856 году. Эта констатация еще более реальна в наши дни. Границы, даже самые мирные и находящиеся между дружественными соседскими странами, символизируют разницы; проходящие через границы пути сообщения являются приметами сотрудничества между народами. Только в крайне редких случаях это представляется столь явным само собою, как в отношении к Сайменскому каналу.

"Строительство Сайменского канала - результат дружбы между народами Финляндии и Советского Союза", начерчено на монументе в память реконструкции канала, который был открыт несколько часов назад на советской части территории канала, арендованной сейчас для использования Финляндией. Установившаяся между Финляндией и Советским Союзом дружба сделала возможными те в своем роде почти уникальные упорядочения, которые необходимы для использования проходящего на территории другого государства участка канала. Взаимное доверие и дух хорошего сотрудничества помогли преодолеть те препятствия, которые границы между странами, по своей натуре, ставят на пути экономической активности. Мы хорошо знаем, что арендный договор Сайменского



канала и последовавшая ему реконструкция канала не единственный пример преодолевающего границы экономического сотрудничества между Финляндией и Советским Союзом. Финскими силами осуществлены на территории Советского Союза строительства электростанции и других объектов. Между государствами действуют, между прочим, соглашения о рыболовстве и оленях. Торговые операции между приграничными районами Финляндии и Советского Союза развивались успешно к удовлетворению обеих сторон. Эти — лишь некоторые примеры сотрудничества в области экономической жизни.

Легко отметить, что в отношениях между народами действует известного рода закон кумуляции, скопления. Успех общего предприятия является результатом хороших отношений, но, одновременно этот успех увеличивает возможности для дальнейшего развития этих отношений. Происходит, так сказать, скопление капитала дружбы, капитала, тем необыкновенного, что при использовании — он увеличивается. Арендный договор и строительство Сайменского канала являются миру свидетельством о том, что Финляндия и Советский Союз желают и могут жить в настоящем, мирном сосуществовании. Развитие дружественных отношений между Финляндией и Советским Союзом прошло мимо стадии торжественных речей и формальных уверений. Здесь, на Сайменском канале, оно влито в бетон и вдолблено в скалу.

При завершении строительства канала мы отдаем честь труду и квалификации мужчин и женщин, осуществивших эту по-настоящему масштабную и в своем роде трудную задачу. Перед их усилиями расторгались препятствия природы, поддавались людской воле основные элементы, земля и вода. Реконструкция Сайменского



канала стала непреходящим монументом двух вещей, труда и дружбы.

Пусть преуспевает судоходство и торговля на Сайменском канале, пусть он приносит благосостояние и изобилие экономическому району Восточной Финляндии и всей стране, пусть сотрудничество на канале непрерывно укрепляет дружбу между народами Финляндии и Советским Союзом!

Urho Kiukas

5.8.1968

Juustila



*Kiukas*  
*Juustilan juhla*  
*5.8.68*

Herrat Ministerit.

Kunnioitettavat kutsuvieraat.

Tänään vietettävät uusitun Saimaan kanavan vihkiäisjuh-  
lallisuudet on sovittu alkavaksi täällä Brusnit<sup>chnoen</sup>~~[schnöjen]~~  
sululla, joka on varsinaisen kaivetun kanavan lähtökohta Suo-  
menlahdelta Saimaalle päin kuljettaessa. Ne rakenteet, jotka  
mereltä päin saapuva matkaaja on todennut tähän saakka saapu-  
essaan - mahtavat sillat, merimerkit ja muut erilaiset kanavan  
käyttöä varten valmistetut rakenteet - ovat ikäänkuin alku-  
soittoa sille sinfonialle, jonka alkutahdit lyödään juuri  
tällä sululla. Tästä ~~se~~ <sup>+ Saima</sup> jatkuu Suomenlahden - Saimaan yhdys-  
tie edelleen enimmäkseen kaivettuna kanavana aina Saimaan  
laajojen selkävesien äärelle Lappeenrannan kaupunkiin, josta  
erikseen <sup>ruopatus</sup> ~~syvennetyt~~ syväväylät vievät eri tahoille Saimaan  
vesistöjen sokkeloihin. Tämän laajan ja monitahoisen vesi-  
reitit tarkoituksena on mahdollistaa varsinainen merenkulku  
Saimaan vesistöalueella, elvyttää Itä-Suomen teollisuutta ja  
talouselämää sekä tuoda hyvinvointia ja parempia elinmahdolli-  
suuksia alueen eri tahoilla asuville ihmisille.

Nyt alkavan matkan aikana on niilläkin, jotka eivät tätä  
ennen ole tutustuneet uuteen Saimaan kanavaan, tilaisuus sel-  
laiseen tutustumiseen. Jokainen voi omin silmin todeta Sai-



maan kanavan kauneuden, sen suunnittelijoitten ja rakennustyön suorittaneitten teknillisen taitavuuden ja asiantuntevuuden, sen laitteitten moitteettoman toiminnan ja koko kanavan teknillisen rakennustyön onnistumisen. Uskon, että me kaikki tulemme vakuuttuneeksi siitä, että Itä-Suomi on saanut käyttöönsä erinomaisen vesiväylän, jonka vaikutukset todennäköisesti tulevat monin tavoin tuntumaan Itä-Suomen taloudellisessa kehityksessä.

Saimaan kanavan merkitys ei kuitenkaan ole yksinomaan sen teknillisesti taitavasti suoritettussa rakentamisessa. Se sijaitsee kahden naapurivaltion alueella, sen rakentamistyöhön ovat osallistuneet sekä Suomen että Neuvostoliiton rakentajat ja suunnittelijat ja sen liikenteellinen vaikutus tulee ulottumaan myöskin molempien valtioitten alueelle, niin että sen käyttöön tulevat osallistumaan monet eri viranomaiset kummankin valtion tahoilla ja toimesta.

Saimaan kanava on tämän vuoksi paljon enemmän kuin merkittävä teknillinen suoritus. Sen rakentamispäätöksen aikaansaaminen ja rakentamisen toteuttaminen on edellyttänyt hyvää naapurisopua ja ystävyyttä molemmin puolin sekä lujaa luottamusta siihen, että vain hyvässä yhteisymmärryksessä toimien voidaan parhaiten saavuttaa molempia osapuolia tyydyttäviä



tuloksia. Saimaan kanava kokonaisuudessaan on näkyvä ilmaus siitä, mitä hyvällä yhteistyöllä ja naapurisovulla saadaan aikaan. Tämän yhteistyön merkityksen korostamiseksi on myöskin rakennettu nyt paljastettava patsas, jonka suomenkielissä muistolaatassa, <sup>joka</sup> ~~jonka~~ nyt <sup>etjää</sup> ~~pyydetään~~ paljastaneen on seuraavat sanat:

*Saimaan kanavan jälleerakentaminen vuosina 1963-1968 on Suomen ja Neuvostoliiton välisen hyvä yhteistyö teki mahdolliseksi Saimaan kanavan jälleen rakentamisen vuosina 1963-1968. nyyden tulos.*

Tämä muistomerkki on ilmaus siitä vakaumuksellisesta yhteistyöstä, johon Saimaan kanavan rakentajat ja heidän keralaan nykyisin elävät ihmiset Suomessa ja Neuvostoliitossa vakaasti pyrkivät. Muistuttakoon se myöskin tuleville sukupolville, että tällainen ystävällinen yhteistyö on parhain perusta myöskin kummankin osapuolen omalle menestymiselle.

Martti Niskala

5.8.1968

Juustila



Pääjoht. Niskala. Juustila. 5.8.1968

*Niskala*

*Juustila*

*5.8.68*

Eduskunnan Herra Puhemies,

Herra Pääministeri,

Herrat Ministerit,

Neuvostoliiton Herra Merilaivastoministeri ja

herrat Neuvostoliiton arvovaltaisen valtuus-

kunnan jäsenet,

Herrat Kanavavaltuutetut,

Arvoisat julkisen sanan edustajat,

Hyvät Naiset ja Herrat.



M. Niskala

5.8.1968

Brusnitchnoe - suomalaiselta nimeltään Juus-tila-, jossa nyt olemme, on paikka, jonka kautta ikivanha kauppatie on kulkenut mereltä Saimaan alueelle ja luonnollisesti päinvastoin Suomenlahden ja Saimaan välinen vesitie on aina suunnattu alkavaksi Brusnitchnoesta. Näin tapahtui yli 100 vuotta sitten, jolloin Saimaan kanava ensikerran rakennettiin. Vanhat sulkukamarit tässä vieressä ovat todisteena tästä. Näin on tapahtunut nyt, kun Saimaan kanava on uudelleen rakennettu. Tulos on myös tässä vierellämme toisella puolella nähtävissä.

Saimaan kanavan nykyisen rakentamisen on tehnyt mahdolliseksi Neuvostoliiton ja Suomen kansojen väliset ystävälliset suhteet, jotka on myös vahvistettu valtioiden kesken laadituin valtiosopimuksin. Uusi Saimaan kanava on realistinen ja konkreettinen todiste



naapurikansojen keskeisestä hyvästä ja tuloksia tuottavasta yhteistyöstä.

Uusi Saimaan kanava, sellaisena kuin se nyt on nähtävissä ja käytettävissä, on siinänsä paras monumentti molempien maiden rakentajien käytännössä harjoittamasta yhteistyöstä. Kun me rakentajat saimme runsas vuosi sitten vihjeen siitä, että tätä yhteistyötä voidaan korostaa erikoisen muistomerkin avulla, niin oli se meille mieluisa tehtävä. Muistomerkin paikan valinta ei tuottanut vaikeuksia. Oli itsestään selvää, että tämän paikka on Brusnitchnoe - nivel, jossa meritie ja sisämaan vesitie liittyvät toisiinsa.

Tämä muistomerkki ei ole veistoksellinen. Se on rakennusteknillinen, jonka kanavan rakentajat itse ovat omin käsin pystyttäneet. Muistomerkki on symbolinen useammallakin tavalla. Se on murattu vanhan kanavan reunakivistä, mikä tahtoo osoittaa tämän van-

han kauppa- ja vesitien historiaa. Muistomerkin kaksi muurattua osaa avautuvat merelle päin, mikä puolestaan tahtoo osoittaa sen, että tällä paikalla väljät meritiet muuttuvat sisämaahan johtavaksi kapeaksi kanavaksi. Muistomerkin tärkeimpänä ja ensiarvoisena symbolina on yhteistyö ja ystävyys. Sen kaksi lähekkäin muurattua osaa, jotka seisovat samalla jalustalla ja ovat vielä yläosistaan sidottu orsilla toisiinsa, tahtovat osoittaa, että yhteistyö on läheistä ja pyrkii samaan päämäärään. Muurattujen osien korkeus tahtoo osoittaa sen, että käytännön tuloksia on saavutettu.

Valtiosopimus Saimaan kanavasta muun ohella sisältää sen, että molempien maiden hallituksien nimeämät kanavavaltuutetut - saamiensa valtuuksien perusteella - johtavat kansainvälistä yhteistyötä ja luovat siten edellytykset vuokra-alueilla olevan kanavan



rakentamiselle ja kanavan tulevalle käytölle. Näin on tapahtunut nyt päättyvän kanavan rakennusaikana. Herrojen Kanavavaltuutettujen työ on ollut niin tehokasta ja tuloksellista, että suunnittelijat ja rakentajat ovat voineet suorittaa vaativat työnsä annetun määräajan, viiden vuoden, puitteissa. Onpa itse kanava valmistunut käyttöön ennen valtiosopimuksen edellyttämää määräaikaa.

Kanavan suunnittelijoiden ja rakentajien puolesta minulla on ilo saada esittää tämän muistomerkin äärellä Herroille Kanavavaltuutetuille kunnioittavat kiitokset hyvästä yhteistyöstä ja saamastamme korvaamattoman arvokkaasta tuesta ja avusta uuden Saimaan kanavan rakentamisen aikana.

x) #Pyydän kunnioittavasti, että Herrat Kanavavaltuutetut tahtoisivat suorittaa tämän muistomerkin tekstitaulujen paljastuksen.

x) <sup>rakentajain puolesta</sup> Suoruttaessani tämän muistomerkin tarkoituksensa #